

האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 81 • אפריל 2013 •

דב קרדו
משתאה לנוכח המפלצת
שקמה לתחיה, המק DM

בני הספל
מזכיר שמהשריפה בכרמל
נולד רכב הסטורי

ערן לנסקי
משקם את רכב האספנות
הכי עתיק בארץ





מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: בן-ניסן קובי, גולדברג-כידון משה, דוקטורי יורם, הלוי מתניה, הספל בני לויין זמי, מרגלית צביקה, קדמיאל נחום, שרייבר אבי

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לויין ז"ל

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתיאל, זמי לויין,

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר - זמי לויין

דובר המועדון - רון פז

גזבר העמותה - אבי שרייבר

אחראי ארועים - זמי לויין

אחראי השקות - מתניה הלוי

אחראי גיוס תרומות וחסינות - יורם דוקטורי

ועדת כספים: סמדר רחמים, אבי שרייבר

צוות סכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא, אריאל עזיזי, עודד פירסט

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו

ועדת ביקורת - בני אור, יורם סילבר

אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון

חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת

אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - קובי בן ניסן

רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי

רכז אזור הצפון - עדי גולדנברג

רכז אזור השפלה - קובי בן-ניסן

רכז אזור השרון - אבי שרייבר

רכז אזור ירושלים - אילן גורן

רכז קשרי קהילה - יורם דוקטורי

רכז מפגש חודשי בכרמיאל - אנריקה זאיפרט

רכז מפגש חודשי ביד מרדכי - צביקה מרגלית

אחראי אופנועים - בועז איתן

צוות קשרי קהילה - משה גולדברג, חיים לויט

רכז קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל

אחראי הקשר עם פיב"א - קובי מילוא

בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, אמיר הלוי, דורון סגל

מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים

אחראי לוגיסטיקה - רוני רחנברג

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילות המשרד:

יום א': בין השעות 12:30-20:00. מענה טלפוני בין השעות 13:00-19:00

ימים ב'-ה': בין השעות 9:30-17:00. מענה טלפוני בין השעות 10:00-16:00

בערבי חג בלבד בין השעות 10:00-12:00.

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי האתר: דן מוזס

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי

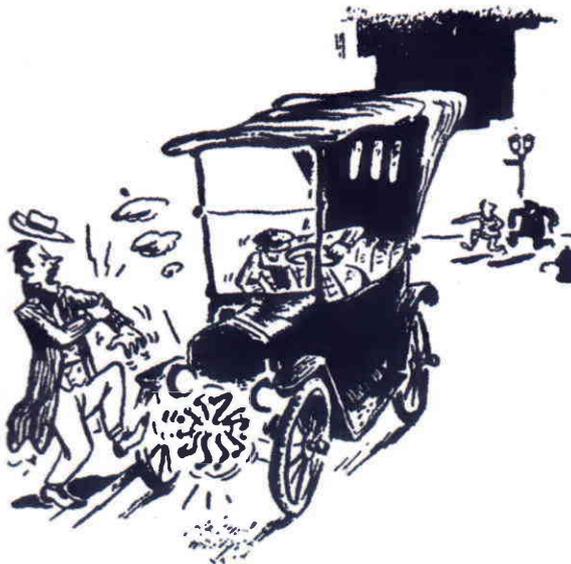
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה

כל הזכויות שמורות



כלי רכב כבדים מסמלים בגליון הזה את החיים הלא קלים שאנו חווים בארץ הזאת.

את החוויה הקשה יותר מסמלת הכבאית "עמק 9" שתמונתה נותיה הופיעו בכל אמצעי התקשורת בעת השריפה הגדולה בכרמל, כששלושת הכבאים, דני חייט, אורי סמנדייב ואלעד ריבן ז"ל ניסו בעזרתה להציל את הסוהרים שנספו באוטובוס. התחקינו אחרי עקבותיה של הכבאית וביקרנו אותה בראשון לציון, שם היא עומדת כסמל לגבורת הכבאים באשר-הם.

מבצע עמוד-ענן העלה לכבישים משאית שחשבונו שכבר נעלמה מהנוף, ה"מק" DM עם תא הנהג המוזר שלה, ששלטה בכבישים בשנות השבעים והשמונים. צה"ל הוציא אותן מהימח"ים ופתאום נראו בכביש 6 ובעליות של יוקנעם המון רכבים בגיל האספנות. דב קרדו מספר על הרכב הזה.

השער האחורי מוקדש לשלושת חברינו מהקריות שהחליטו שהזקנות האנגליות שלהם עדיין בועטות והם הוכיחו זאת במסע לאילת, חלקו במזג אויר בלתי אנגלי בעליל... שימרון אנגל מראה לנו שיש גם יפניות שנכנסות למעמד האספנות ושבקרוב יותר ויותר טויוטות וניסאנים יהיו עם הלוחית הנחשבת. לא כולן "סובארו"...

קובי מילוא מחזיר אותנו לימים שאופנוע היה אופנוע: אנגלי, נוטף שמן אבל נכון לכל מאמץ. זאת, באמצעות מותג שכמעט נשכח, ה-RUDGE שהיה אהוב על חברנו ניר עוזדור ז"ל, שבימים אלו מלאו 7 שנים למותו בטרם-עת.

זאת ועוד, בגליון הראשון של השנה.

קריאה נעימה

בני הספל

חברים יקרים,

2013, ואושרו על-ידי האסיפה הכללית. בסיום האסיפה הת- קיימה שיחה חופשית וחלק מהנושאים שהועלו ע"י החברים יהוו תשתית לפעילות נוספת של הוועד בשנה הקרובה.

בפעילותינו למען הקהילה השתתפנו לאחרונה בהרצאות בבית הספר אורט-ידין בצריפין, ומתוכננת תצוגה בכפר הנוער בהדסה בטבעון.

כמיטב המסורת, אנו ממשיכים לקיים את האירוע לשיפוץ ושי- חזור רכב דו/תלת-גלגלי על שם ניר עוזדור, ואנו מצפים להש- תתפות ערה של החברים.

בהתאם לבקשת חברי המועדון מהצפון, קיימנו אירוע שוק-עתיק בכפר חסידים בחצר המוזיאון של "יענקל'ס שטעטל", בהנהלת גדי יעקב. האירוח והעזרה של חברי מועדון החמש באגף הצפוני ראויים למלוא ההערכה.

בתקופה הקרובה מתוכננים אירועים נוספים מעבר למה שהזכרנו, כולל אירוע עצמאות באריאל, אירוע שבועות בכרמיאל, טיולי אופ- נועים, טיולי ג'יפים, השקות, קבלות פנים ואירועים קהילתיים. אנא רשמו לפניכם את תאריכי האירועים, כפי שיפורטו בקלאסי- קון ובואו להשתתף באופן פעיל. שנזכה יחדיו לבלות באירועים מוצלחים במהלך השנה הקרובה.

אנחנו מקווים שכל בעלי התפקידים ימשיכו בשליחותם לטובת המועדון וחבריו ושרוח החברות והסולידאריות תגדל ותופנה לא- פיקים חיוביים. לקראת הבחירות הבאות נשמח אם יגדל מספר החברים שיציגו את מועמדותם למוסדות המועדון ולתפקידים נו- ספים.

אני מבקש לאחל לחברי המועדון ובני משפחותיהם

חג עצמאות שמח,

שלכם, נחום.

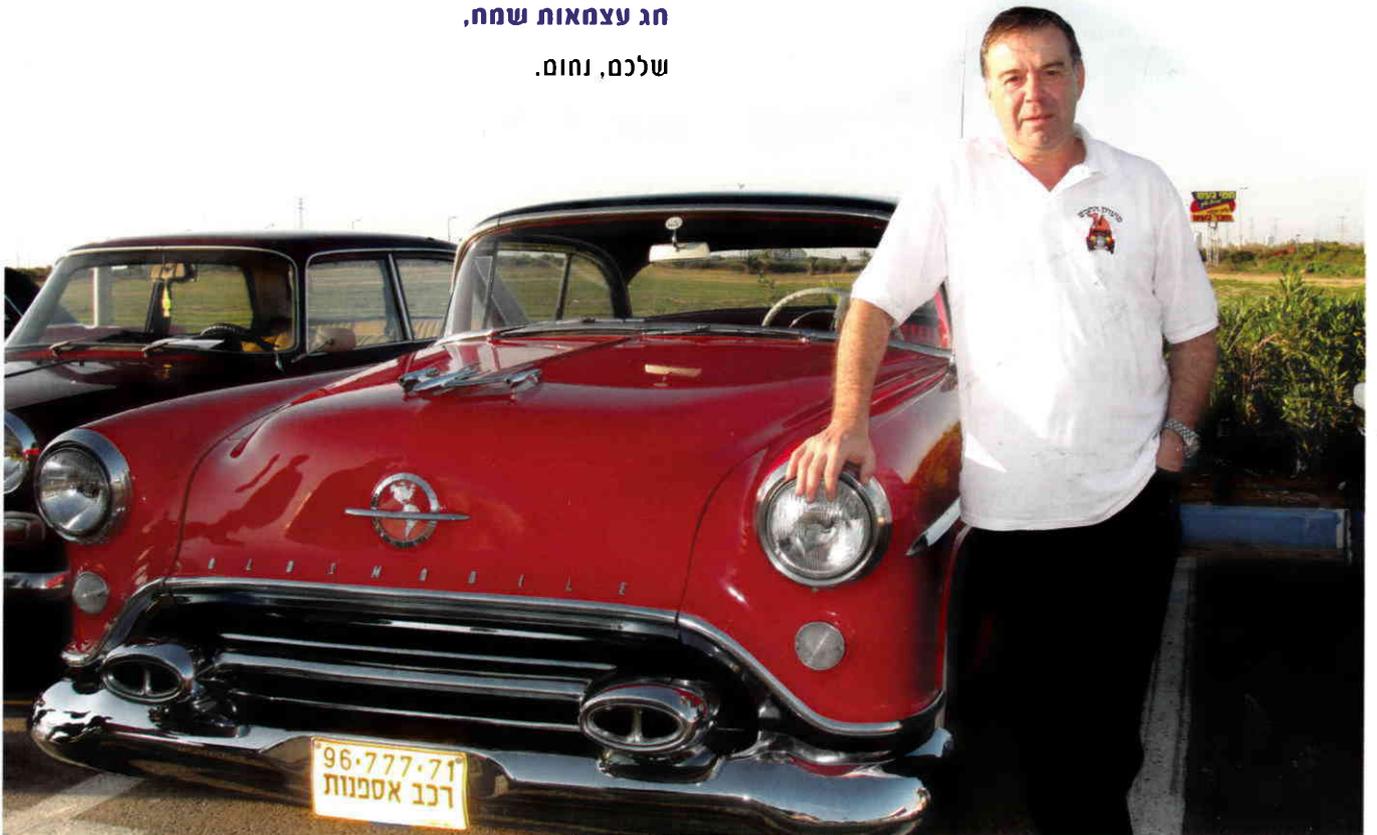
אביב הגיע פסח בא, וניחוח האביב הביא איתו פעילויות רבות. זה עתה סיימנו שני אירועים שהתרחשו בסמיכות, ובשניהם היתה נוכחות גבוהה של חברי מועדון ובני משפחותיהם. האירוע הראשון היה תערוכת רכבי אספנות של מועדון החמש באתר יד לשריון בל- טרון. בין הטנקים הועמדו בסדר מופתי 75 כלי רכב אספנות, וקהל גדול נהנה מהתצוגה יוצאת הדופן. כנראה שהשילוב הבלתי אפשרי בין טנקים לרכבי אספנות קיים רק אצלנו בישראל. האירוע השני התקיים בחניון "שער הכרמל" שביער אליקים. חגגנו שם את חג הפסח בחברותא עם מספר גדול של רכבים, וארוחת צהריים על האש כמיטב המסורת.

בנוסף, קיימנו את האסיפה הכללית של המועדון, והפעם ללא בחירות. כזכור, על פי תקנון העמותה הבחירות יתקיימו אחת לש- נתיים. בין הנושאים העיקריים שהוצגו היה מחויבות וועד המוע- דון לעשות כל מאמץ להמשיך ולהיות הגוף המוביל בתחום האס- פנות במדינת ישראל, על כל המשתמע מכך. בכלל זה, נמשיך את הדיאלוג עם משרד התחבורה והמכס על מנת לשפר את החוקים והתקנות הנוגעים לאספני הרכב.

אנו ממשיכים במאמץ להשגת נותן חסות לפעילות השוטפת של המועדון, והגדלת מספר האירועים המניבים תמורה כספית למוע- דון, תוך המשך ביצוע אירועים ברמה גבוהה.

נושאים נוספים לפעילות הוועד הנוכחי: המשך הקשר והחיבור לקהילה, שיפור הגיבוש החברתי בין חברי המועדון, ובנות הזוג, המשך שיפור אתר האינטרנט ודף הפייסבוק של המועדון ותחזו- תם השוטפת.

נסקרו באסיפה גם דו"ח וועדת ביקורת ודו"ח התקציב לשנת





כתב: יורם סילבר צילום: יצרן

יבוא רכב מחו"ל בימים טובים יותר

רבים אלה שייבאו רכב אספנות (או חדש) דרך סבך הבירוקרטיה והרשע שמושלים בנו, ונשבעו שזו המכונית האחרונה שהם מייבאים (עד למכונית הבאה...). כאחד שעבר את דרך החתחתים הזו פעמיים, החלטתי לספר לכולם איך היה מהלך העניינים בתקופה אחרת, בטרם היינו אנו המולכים פה, תקופה בה מלך פה המלך עצמו.

על רכישת קרייזלר וינדזור דה לוקס מודל 1947. ההזמנה סוכמה, הצ'ק שולם והסוכן ירד בשמחה במורד המדרגות לתוך מכוניתו (קרייזלר כמובן), ונסע.

כחודשיים עברו עד שהגיעה ההזמנה מדוד פיניו לאבי לבוא לחיפה ו"לפקח" על תהליך הייבוא של המכונית החדשה. שמחתי להזמנת אבי להצטרף למסע.

בוקרו של היום המדובר, בשעה שש בבוקר, יצאנו לדרך בפורד

ח דובר בתקופת המנדט. הייתי אז כילד, עד לתהליך הייבוא של רכב מארצות הברית דרך נמל חיפה. הסיפור נוגע בדוד של אמי. קראו לו פנחס או פיניו – כפי שהיה מוכר בארץ ישראל והסביבה. פיניו היה סוחר גרוטאות ברזל גדול בחבל זה של העולם.

בשנת 1947 החליט פיניו שהגיע הזמן להחליף את הביואיק שלו ברכב חדש. הוא קרא אליו את הסוכן הערבי של קרייזלר בחיפה ולאחר עיון בקטלוג ושיחת מכירה מוצלחת מצד הסוכן, הוחלט

לו נזק בהובלה. לכשסיים, פנה אבי באנגלית לקצין הנמל ואמר - "אול או קי". כל התקשורת הבין-אישית נעשתה באנגלית כדי לא ליצור טינה מצד הפקידות הבריטית - הכל רשמי ועל השולחן. זוכרים את הקשר המילולי בין עובדי מחסן הערובה והנמל בימינו בכל שפה חוץ מעברית, כשאתה הלקוח, עומד ותוהה מה קורה ובמה מדובר? קצין הנמל עצמו הגיש לפיניו ביד אחת את כל מס-מכי הרכב, כמה טפסים בלבד, בתוך תיק קרטון מכובד וביד השנייה את המפתחות.

במקביל הגיע ג'ריקן של דלק עם משפך ענקי ומיכל הדלק של הרכב מולא ב-20 ליטר בנזין - שיסיפק עד הבית או לתחנת הדלק הקרובה... המצבר חובר והדוד פיניו כובד בהתנעת הבכורה. מח-לון דלת הנהג הציץ בנו פרצופו המחייך והמרוצה של פיניו. הק-

צין ומנהל העבודה ניגשו אליו ולחצו את ידו. "היכנסו, נוסעים" שאג לעברנו פיניו כשהוא יושב וידיו על ההגה. כך יצאנו מפתח הנמל במכונית חדשה לעבר ביתו בכרמל ולארוחת צהרים שלאחריה יצאנו דרך המחסומים הביתה לתל אביב.

שנה לאחר מכן נפל בנו-יחידו של פיניו במלחמת השחרור ועולמו חרב. נדמה לי שמאז נפילת בנו לא נהג יותר בקרייזלר והיה מוסע לדרכו בסיוע נהגו הנאמן.

פיניו הלך ודעך וכמוהו עסקו המשגשג, שבלא בן ממשיך הפך למחסן גרוטאות רגיל ומשעמם במפרץ חיפה.

גם הקרייזלר נעזבה והוזנחה בין הגרוטאות באחד המגרשים שהיו ברשותו, ועמדה שנים ללא שימוש. בשנת 1959, כשאוטו פרמיני-גר צילם בארץ את הסרט אקסודוס, חיפשו אנשיו מכונית לצילומי הפריצה לכלא עכו והברחת מפקד המחתרת ממנו. הם הגיעו למג-רש בו עמדה הקרייזלר וביקשו רשות להשתמש בה בסרט. הרשות ניתנה, המכונית הושמשה וכיכבה בסרט כפי שכולנו ראינו. בסיום הצילומים הוחזרה המכונית למגרש הגרוטאות ולבסוף נמכרה כג-רוטאת מתכת לבית היציקה של כור במפרץ חיפה ביחד עם שארית גרוטאותיו של פיניו.

לי זכורה עדיין הנסיעה באוטו החדש מהנמל לכרמל, כשאני שקוע עמוק בכורסת הפלנל האחורית, לופת בחוזקה את חבל ה"גולה" ומנסה להתרוםם במקצת על מנת לראות משהו דרך החלון. לדא-בוני הרב, כל שראיתי בנסיעה זו, הייתה משענת הכסא הקדמי ממנה בלט כובעו הלבן של הדוד פיניו...



35 קופה שהיתה ברשותו של אבי כעובד בכיר בחברת החשמל בארץ ישראל (זו של רוטנברג...). הצידה לדרך כללה מים לשתייה, כמה סנדביצ'ים, פירות ו-3 פחים של בנזין בתא המושב החיצוני המתקפל של הפורד... הדרך מתל אביב לחיפה בימים ההם היתה שונה מזו של היום. נסענו מתל אביב לפתח תקווה, משם לטול כרם, לשכם, למגידו ודרך יקנעם לחיפה עם הפסקות קצרות לרע-נון. הגענו לחיפה בשעה 12 בצהריים.

כדאי לזכור שבשנת 1947 היה המאבק נגד הבריטים בארץ יש-ראל בשני הארץ היו זרועות מחסומי צבא ומשטרה בריטיים שערכו חיפוש יסודי בכל רכב שעבר דרכם. מזכיר קצת את מח-סומי צהל בגדה, אלא שהחיפושים אז היו הרבה יותר רציניים...

כשהגענו לביתו של פיניו הוא כבר חיכה לנו על המדרגות לבוש בחליפה בהירה וכובע לבן, כולו הוד והדר. התיישבנו בביואיק הענקי, פי-ניו והנהג קדימה, אבי ואני מאחור, וירדנו מה-כרמל בכיוון הנמל.

קצין הנמל הגיש לדוד פיניו 2 טפסים לח-תימה, קיבל מסמך לידיו ו"אודרוב", יצאנו לקבל את פני האוטו. זה הכל, שום בירוקר-טיה נוספת, קח וסע. אתם חושבים שהרי-צו אותנו בתוך מגרשי הגרוטאות והארגזים בנמל בחיפוש אחר האוטו? העבירו אותנו בין כמה אנשים בדרך לראות המכונית המצופה? לא ולא. המתנו זמן קצר בצל, כשלקראתנו תלוי על מנוף הגיע ארגז עץ גדול ("ליפט" כפי שזה נקרא אז), ועליו כתובת ענקית בש-חור - "קרייזלר".

ברגע שהליפט התמקם על הקרקע עטו עליו ארבעה סווארים (פועלי נמל) ערביים, לבושים במכנסיים הרחבים שלהם והחלו, בזהירות רבה ובפיקוח של קצין נמל, לפרק את לוחות העץ של הליפט. כל ששמעת היה "דחיל רבק", "דחיל רבק" - שמשמעו בזהירות בעזרת האל, להזהיר את העוסקים בפרוק מפגיעה ברכב עצמו.

היום זה פשוט וקל - פותחים את דלת הקונטיינר ואם אתה בר מזל מוציאים את הרכב מבלי שיפגע בדפנות הקונטיינר. לאחר שהופרדו הקירות זה מזה החלו ארבעת הפועלים להשכיב את ארבע דפנות הארגז על הרצפה, וכך לאט-לאט התגלה הרכב במ-לוא תפארתו.

על משטח הרצפה עמדה מכונית חדשה ונוצצת, קרייזלר וינדזור דה לוקס, עם צמיגים בעלי דופן לבנה.

הפועלים נסוגו וקצין הנמל ניגש לרכב, פתח את מכסה המנוע וויזא את פרטי הרכב בהשוואה לכתוב במסמכים. "אול או קי" הודיע ברשמיות, חתם על הטופס והגישו לפיניו. או-אז נקרא אבי למלא את תפקידו. "פליז צ'ק דה קאר" ביקש פיניו באנגלית מאבי וזה, בהנאה לא מעטה, עבר על הרכב מכל צדדיו לוודא שלא נגרם



על סמל ועל סיטרואן

זהו סיפור על סמל, ועל הוקרה לחברה. זהו סיפור על מקורות הערצתי למכונית "סיטרואן" - חברה שברוב שנותיה פיתחה טכנולוגיה יצירתית. "סיטרואן" ניה" הינה תופעה וגם שם ירחון של חובבי סיטרואנים בארצות אירופה, יבשת שבה קיימים מועדוני סיטרואן לרב. יבשת שברחביה מתקיימים מפגשי חובבים ובה סוגדים ליצירות הקלאסיות וההיסטוריות שיצאו משערי המפעל בפאריז. גם אני "לוקה" בתסמונת וכל השנים היו בבעלותי רק סיטרואנים - לאורך כל הדרך...

23ie. כמדומני, היתה זו מכונית הדגל של סיטרואן באותם ימים (1972). קסם ה"אלה" עבד עלי מיד - בעוד משפחתי מסתקרנת מקסמי עיר האורות מבעד חלונותיה הפנוראמיים של ה-DS, אני נפלתי שבי אחריה... הנוחות, רכות הנסיעה, הזריזות והתאוצה - הכל היה מרשים, חריג, מתקדם ואחר... אוונגרד, חדשני במיטבו. אבני הרחוב (בשונה מהאספלט) שמחן עשויים חלק מרחובות PTRHZ לא ממש "הזיזו" ליציבות המרכב. ה-DS שייטה לה בנחת, בהמית מיתלים וצמיגים חרישית... קונצרט טכנו שליו ומתקדם. זוכר אני עד היום את תחושת הריחוף שבנסיעה בה, כמו ספינת דגל החותכת את הגלים.

כנער מתבגר שאת קירות חדרו מעטרים באותה עת פוסטרים של "פרארי" ולהקת "החיפושיות", הבנתי מיד - כאן מתחיל רומן מסוג חדש... לאחר ארוחת הערב וקינוחי הגבינות "התלבש" תי" על הדוד סם והחלה שיחה על סיטרואן. היותו תעשיין בתחום הטקסטיל לא מנעה ממנו להפגין ידע רב בהתפתחות עולם הרכב במאה ה-20. מבחינתו הכל עבר דרך סיטרואן... בין מכוניותיו נמנו ה-C3 הוותיקה (1930), הטרקסיון לדגמיה וכמובן ה-DS. יחד עימן הוא עבר את כל המהפכות של עולם הרכב המודרני. הידע האדיר שהפגין בהיסטוריה המוטורית ממש המם אותי... לראשונה נסחפתי לשיחות של מבוגרים על מכוניות, חוויתי והבנתי תרבות מוטורית מהי! בעוד אני בעיקר מתלהב מהמפגן של ה-DS, מעיצובה האווירודינמי האחר, מהנוחות ומהביצועים שלה - דודי מספר ומדבר על הטרקסיון אוונט - "זו המכונית שעשתה את המהפכה האמיתית" חדר ואמר. היציבות והניצול של מערכת ההנעה הקדמית ("כמה ברור שרותמים את הסוס לפני העגלה ולא מאחוריה"),

מומנט המנוע, הדיוק ותחושת ההיגוי, העיצוב הקלאסי הזורם, מוטות הפיתול המתכווננים, מרכב אחוד אינטגרלי, הגנה וביטחות פאסיבית של תא הנוסעים - אלו היו רק חלק קטן

ח זה כ-14 שנים, בשגרת יומי, אני מרחף בסיטרואן XM CT2 Turbo - שבה גמעתי כ-350,000 ק"מ ללא רבב. כנהג משנת 1972 עברתי את רב דגמי החברה הנוצצים - אבל תמיד ישנה "האחת!" - היא זו שאני מצפה למפגש השבועי עמה, זו שכל נהיגה בה מרוממת רוח, מעלה חיוך ושירה - סיטרואן טרקסיון אוונט 1954 11BL אותה שיפצתי והחזרתי לכביש לראשונה בשנת 1988... זה סיפור על "התפתחות השריטה" האישית שלי (שאני מניח שרבים מאיתנו לוקים בה בעוצמה זו או אחרת). זהו סיפור של הוקרה, סיפור הסמל שהתנוסס בגאוה על כל רכביי. זהו סיפור על החלום והפיכתו למציאות. בהיותי נער בוגר (לפני יותר מ-40 שנה) ביקרנו את המישפוחה בפאריז. הדוד שלי, סם - פריזאי, בורגני ופרנקופיל מוצהר, "השיט" אותנו בגאוה ברחבי עיר האורות בסיטרואן DS Pallas





בשלל דגמיהם, תמיד היו אוונגרד טכנולוגי מתקדם, מדהים וקיצוני. הבנתי את משמעות הסיסמה: "סיטוראן 10 שנים קדימה" - כל רכבי סיטוראן מיקדו את המשתמשים, הנהג והנוסעים, בחזית העיצוב והתכנון הטכנולוגי, תוך יצירת סביבה עיצובית, טכנולוגית וחדשה (לצערם של כל אנשי התחזוקה ומכונאי הרכב).

חלף לי "העידן האנגלי" והחלום הצרפתי יצא לאור. נפרדתי מה-MGB והמיני האדומה הועברה לאשתי והתגלגלה במשפחה. הרומן הסמוי עם סיטוראן הפך למוצהר וגלוי - מבחינת "נאה דורש ונאה מקיים". ללא כל הגיון כלכלי, רכשתי ונהגתי במרוצת השנים במרבית דגמי החברה, מוצל תמיד את העובדה שרק בישראל ערך הרכב המשומש מתוצרת סיטוראן כה נמוך והתמורה כה גבוהה!!! תמיד השכלתי למצוא

לי את ה"סיטוראן יד ראשונה מרופא" לתחזקה כראוי וליהנות מכל נסיעה... את קניית הרכב החדש השארתי תמיד לאישה, אך בתנאי שיהיה זה מתוצרת סיטוראן: BX, Saxo, C4, C3. כל השנים עמד מנגד "חלום הנעורים הפריזאי" - לרכוש ולשפץ DS, הרבה לפני שזו זכתה להכרה הכלל עולמית, כמוצר העיצוב של המאה ה-20!!! בראשית שנות השמונים כבר התחלתי לחפש מועמדת לשיפוצ, אפילו כדי לשים בצד לזמן אחר... ואז, יום אחד זה קרה!!!

נשלחתי ע"י חבר, שהכיר בחולשותיי, לראות גרוטאת סיטוראן, בחושבי שמדובר בגרוטאת DS. אך מה רבה הייתה תדהמתי של עיניי נחשפה סיטוראן 11 BL Traction-Avant במלוא הדרה המרופט, לאחר שנים של הזנחה ועמידה בחוץ. מיד צפה ועלתה בראשי הפגישה בפאריז, 15 שנה לאחור, עם הדוד סם ואמיר - תו הפסקנית: "זו המכונית שעשתה את המהפכה האמיתית!". ליטוף אחד לאורכה של הטרקסיון והפור נפל. התמגנטתי לשלד המתכת החלוד. הדוד צדק! יש בה את הקסם שבראשוניות. קווי העיצוב - הפרופורציות הקלאסיות, הפשטות התכנונית הבסיסית - כל אלו היו חזקים וברורים למרות מצבה העגום.

המסע המטורף לשיקום הטרקסיון החל... התקופה - אמצע שנות השמונים במאה הקודמת - אין כאן עדין תרבות מוטורית, אין כל מעמד ל"רכב אספנות" - "מועדון החמש" עדין בחיתוליו. אין חלפים וספרות טכנית או מיקרופיש בסוכנויות ל"רכב כה ישן?!"

אין בנמצא מוסכים שמוכנים ללכת אתך לאורך כל הדרך ("מה אתה צריך להתעסק עם גרוטאה שכזו?").

אין בנמצא מנועי חיפוש, רשתות ואתרים אינטרנטיים, אין אפילו פקס הנמצא בכל בית...

אין נסיעות לחו"ל וחדרה עם מזוודה מלאה... אך הכל קטן לעומת תקנות הרישוי הדרקוניות באותם ימים... כדי להבין את קשיי המסע בראשיתו, רק אזכיר את המשמעות בלהחזיר גרוטאת רכב לכביש, מבחינת הרשויות.

רישיונות הרכב שהונפקו בזמנו מולאו במכונת כתיבה ובכתיבה ידנית!!! לא היו מחשבים במשרד הרישוי, לא היתה מודעות לשימור לרכב ישן ומודעות להפקדת רישיונות, וכדי להשיב את הטרקסיון לכביש - הייב הייתי לשלם שנים לאחור את כל אגרות הרישוי שלא שולמו!!! הייתה זו ההוצאה הגדולה שלי במהלך שיקום הרכב...

כדי שהרכב לא ימחק מרשימות הרכבים במשרד הרישוי הייב

המהילים ששמעתי אז בפאריז לראשונה בחיי. אני ממשיך להתפעל מ"האלה" (DS) - והוא מה-"יצירתיות הטכנולוגית" (technologie creative) של הטרקסיון אוונט (Traction-Avant - הנעה קדמית בעברית). הדוד משבח את עשרות הפטנטים המכאניים הרשומים בסדרת הטרקסיון אוונט של סיטוראן, בשנים 57-34. בערגה שולף הוא תמונות של "הטרקסיון היפיפייה" (ובצרפתית זה נשמע מאניפיק...) האחרונה שהייתה בבעלותו, TA 15 six H 54, משופרת!!! - כמו סב המתגאה בתמונות נכדו הבכור, שולף תמונות ויזכר...

מסביר על יופי ופרופורציה קלאסית, על המרכב האינטגרלי המיוחד ואפילו על מערכת המתלים ההידרופונאומטית הייחודית שבדגם. הוא לא טעה, דגם זה היה הרכב הראשון שבו הותקנה המערכת המתלים הייחודית לסיטוראן עוד בדגמי - 1954, כשנה לפני הופעתה ב-DS!!! סם, ה"קשיש בן ה-60" תאר עד כמה הטכנולוגיה היצרנית של הטרקסיון פשוטה ונכונה. כנער בן 17 המכיר כל דגם של מכונית שיוצא לשוק וחולם "לקרוע את הכביש" ב-MGB או ב-4TR, אני מתחיל להבין תרבות מוטורית מהי. דודי פשוט ידע הכל - היסטוריה, טכנולוגיה, מכאניקה, עיצוב, מסחר ושוק - כל זאת ללא שום רקע בתחום - הכל מידע כללי נרכש ועל רקע הסביבה התרבותית והמוטורית שבה גדל. חזרתי מהטיול בפאריז כמו נער מאוהב... ואהבה ראשונה כידוע היא טוטאלית, אכזרית - "פצע" לכל החיים.

פתאום ה"דה-שבו" כבר לא הייתה סתם "פחנוע", אלא יצירה קלאסית מינימליסטית. התחלתי לקרוא ולהבין את מהות היצרניות הטכנולוגית. התלהבתי בעיקר איך בסיטוראן כל רכב נולד מחדש... מכונה המתוכננת סביב לאדם הנוהג ונוסע בה - כל מכונית והסיפור שלה. לא עוד אוסף של חלקים ומכלולים הנמצאים בשימוש גם ברכב המתחרה. לכל רכב מבית היוצר של סיטוראן - "סיפור" ומיתוג משלו. הוא שונה, הוא פיתוח, הוא יצירה והמצאה טכנולוגית מקיפה. במפעל בפאריז פיתחו ורכשו פטנטים טכנולוגיים רבים ומשונים, תמיד בכדי לקדם את המוצר החדשני שלהם. דוגמאות קיצוניות לכך היו ברכישת מפעל הרכב Panhard לשם השלמת פיתוחה של הסיטוראן DS, או רכישת מפעלי Maserati האיטלקיים לצורך פיתוח מכונית העל הספור-טיבית, סיטוראן SM. וגם, רכישת זכויות הפטנט למנוע הוואוקל המהפכני שנועד לסיטוראן GS של ברטונה - מכונית קונספט מדהימה שהוצגה בתערוכת ג'נווה 1972 ולא יוצרה מעולם. כמה חבל!!!

כל מי שהרים פעם מכסה מנוע בסיטוראן, או נסע באחת (טרם יידן PSA), ראה, חווה והרגיש את ההבדל. הרכבים הללו,



רכישת של החלקים שנגנבו... דודי התרגש מאד משיפוץ הטרק-סיון שלי בארץ הקודש, בידעו שיש לו "זכויות יוצרים" בשיגעון ה"סיטרומניה" שלי... הרי את זרעי הפורענות הוא זה שזרע שנים רבות לאחור, בעת ביקורי הראשון כנער בפאריז. דודי הפתיע אותי במתנה משלו - ממזווה דירתו הוא הביא "קופסת הפתעות" - ובאבה מסר לי מזכרות מהטרקסיון אוונט שלו:

- ספרות מקצועית.
- טבור ההגה ובו סמל מיוחד של סיטראון, ידיות פנימיות וידית תפוח הגיר - הכל עשוי מעץ דובדבן!
- סמל ויקל ייחודי Traction Avant - משולב עם הסמל ההיסטורי של החברה, שהיה גולת הכותרת של המזכרות שנתן לי.
- הרכיבים היו מיוחדים ונדירים והם הורכבו רק ברכבי היוקרה של סיטראון שעברו שידרוג בסדנת: A.E.A.T. דודי אותם הוריד כמזכרת מהטרקסיון המיוחדת שלו, כשנפרדה דרכם כ-40 שנה לאחר בטרם פגישתנו זו!

החלפים הורכבו על רכבי המשופץ בכבוד הראוי והם למעשה הפריטים היחידים ברכבי שלא היו שייכים לו במקור - אלא מהווים מעין "גאוות יחידה" משפחתית. לימים נגנב הסמל הייחודי של הטרקסיון במפגש נשר. למרות חיפושי לא מצאתי אחד דומה אבל כנחמה פורתא כן מצאתי סט סמלים מקוריים שהורכבו ברכב. את הסמל האבוד ייצרתי משבלונה שנבנתה על סמך צילומים...

דודי סם, ניפטר בפאריז כבר לפני כעשור שנים, אבל אזכיר "חוכמה" אחת ששמעתי רק ממנו ואני בטוח שזו אמירה מקורית שלו, הפרנקופיל המושבע. בנושא סיטראון DS ואי הצלחת שיווקה בארה"ב אמר: "השם והצליל DS בהגהה בפונטיקה הצרפתית נישמע כמו המילה "האלה" ואילו צליל ה-DS בפונטיקה האמריקאית נשמע כמו המילה "התחת" - the ass.... זה משקף הרבה מן השוני והעומק התרבותי שבין שתי תעשיות הרכב שהתפתחו משני עברי האוקיינוס."

סיטראון DS הגיעה לקונצנזוס העולמי רק בסוף המילניום הקודם עת נבחרה למוצר העיצוב הטכנולוגי של המאה ה-20 - בהקדמה את מחשב המק של אפל ואת מטוסי הבואינג והקונקורד!!!

הייתי להרכיבו באמצע השיפוץ (עקב תקנה חדשה דאז, שבוט-לה), לאלתר חלפים לא מקוריים ממקורות שונים, להעבירו טסט ולהפקיד את ניירותיו.

אני ארכיטקט במקצועי, ללא כל רקע בתחום, אך הבנתי שרק ע"י פרוק הרכב לרכיביו ומכלוליו תוך לימודם, שיפוצם והתקנתם מחדש, ניתן יהיה להחזיר עטרה ליושנה.

את הידע אני צובר במאות רבות של שעות לימוד והנאה מעבודת כפיים, מלכלוך הידיים, מריח השמן והגריז, או בשפתה של אשתי שהייתה עונה למי שחיפשוני בערבים: "הוא שוכב מתחת לאהובתו השחורה". סיפור שיפוצה של הטרקסיון BL11 שלי פורסם ב"אבטומוביל" 41, אפריל 2000, לאחר שזכתה בציון לשבח ובמקום השני בתחרות המסורתית ע"ש שאול גלאי. כתבה ומבחן דרכים בטרקסיון שלי פורסמה בירחון "הגה" מס' 77, שנכלל בסדרת הכתבות "רכב מהחלומות". עשרות סיפורים מופלאים קיימים בכל הליך שיקום שכזה, שכולו מבוסס על לימוד עצמי, ניסוי וטעיה. זהו הליך של יצירה ולידה מחדש עם כל מציאת פתרון, ועם כל חלק ששופץ. כל רכיב חסר שנימצא - זו סיבה למסיבה. את העצות הטובות הרבות קיבלתי מ"זקני הדור" - מכונאים ואנשי מקצוע בגמלאות, עם נשמה גדולה, שעבדו על הטרקסיונים בצעירותם. רק בזכותם הצלחתי להתגבר על שיגעון-נותיה הצרפתיים של הטרקסיון!

האירוע מיוחד בסיפור שיפוץ הטרקסיון שלי היה כשהתגברנו על גנבת כל חלקי הטרקסיון המצופים בניקל (פנים וחוץ) שהיו בתוך הג'יפ שלי. בדרך מ-"גלוונומטה" בת"א למוסך בשפרעם להתקנות סופיות - ניגנב הג'יפ מחניית ביתי עם כל החלפים שבו. עשרות חלקים מהפגושים ועד אחרון המתגים הפנימיים, חלקים נוצצים שנאספו ושופצו במשך שנים...

עלינו לחיפושים ולמרדף עם מסוק, הפעלנו חמ"ל לאיתור הרכב (חלילה לא בגלל הג'יפ, שהיה מבוטח, רק בגלל חלפי הטרקסיון שהיו בו...), נעזרנו בנכבדים ערביים מהכפרים הסמוכים אבל לשווא...

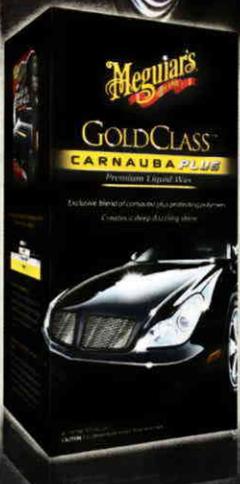
את סם דודי הזקן, בהגיעו לגבורות בשנת 1998, ביקרתי בפאריז בעת "טיוול" בצרפת, בלגיה והולנד, שמטרתו העיקרית היתה

Meguiar's

Since 1901

Meguiar's מותג טיפוח הרכב המוביל בארה"ב הגיע לישראל ומשווק בלעדית, ע"י חברת בסט פורמולה מקבוצת זהר דליה

סדרת המוצרים האיכותית של Meguiar's מציעה מגוון רחב של מוצרים לשימושים שונים כגון: ניקוי חיצוני ופנימי של חלל הרכב ומרכיביו, חומרי הברקה ופוליש, חומרים לשימור והגנה על הצבע, צמיגים, עור, סקאי, ריפודים, חלקי פלסטיק ועוד...



מרכז שירות לקוחות בסט פורמולה קיבוץ דליה 19239 טל. 04-9897235

מקבוצת זהר דליה

מאבני הדרך של התובלה הכבדה בארץ בשנות השישים-שבעים והשמונים



DM-800

המאק של המאקים!

(עם תודה מיוחדת לרוני שרון, אנציקלופדיה מהלכת למשאיות אוטוקאר ומאק בישראל)

כשהמשאית הראשונה שלהם – "מנהטן 4 טון" הובילה מטענים כבר בשנת 1907. בשנת 1915 משאיות מאק מדגם AC הפכו למראה מוכר בכבישי אמריקה והפיגונו אמינות ועמידות יוצאים מהכלל.

פטנטים וחידושים רבים רשומים על שם החברה בתחום התובלה, ושיתופי פעולה עם יצרני רכב מובילים באירופה תרמו להיותה בין המצליחות בתחומה.

בישראל של שנות הארבעים והחמישים הביטוי הנפוץ היה "חזק כמו מאק דיזל", ובארצות הברית היו מחמיאים למשהו שבנוי טוב באמירה "בנוי כמו משאית מאק" – ולא לחינם.

משאיות מאק הראשונות בארץ נראו כבר בשנות ה-30 של המאה

בצע "עמוד ענן" הוליד תופעה מעניינת בכבישים, שלפתע הוצפו בעשרות משאיות "מק" שהתנשפו בכביש 6 החדש עם טנקים על גבן. המשאיות שרובן בגיל האספנות, לא היוו תחרות למרצדסים ול-ORF וזו כנראה שירת הברבור שלהן בצה"ל.

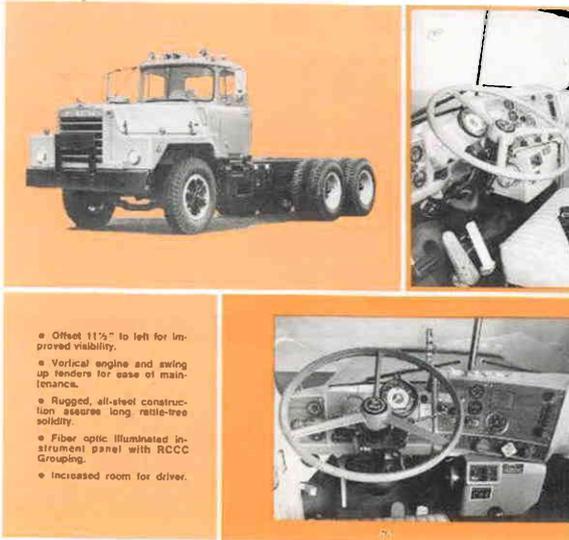
חברת "האחים מאק" (ובהמשך רק "מאק") האמריקאית נולדה ממש עם תחילת התפתחותה של התעבורה המוטורית העולמית בשנת 1900. בניגוד לחלוצי תעשיית הרכב האחרים, הביוו האחים ג'ון וגאס מאק ש"עגלות ללא סוסים" זה לא רק מכונות פרטיות, אלא גם דרך להסיע מס' אנשים, מטען של ממש, ושילוב של שניהם.

החברה התפתחה והתמקדה בתובלה (כולל אוטובוסים להסעת נוסעים),



DM800 SERIES CAB

MACK COMMAND CAB
ROOMY, OFFSET CONVENTIONAL TYPE



- Offset 11 1/2" to left for improved visibility.
- Vertical engine and swing up tenders for ease of maintenance.
- Rugged, all-steel construction assures long rattle-free solidity.
- Fiber optic illuminated instrument panel with RCCC Grouping.
- Increased room for driver.

MACK TRUCKS, INC.
ONE OF THE SIGNAL COMPANIES

מומנט גבוה בסל"ד נמוך מאוד (1200), כשמומנט זה נשמר על רצועת סל"ד רחבה ביותר. למונע מיוחד זה, שנקרא "מאקסידיין", שזוכה תיבת הילוכים מיוחדת לא פחות ה-"מאקסיטורק", תיבה בת חמישה הילוכים ראשיים בלבד. שמירת המומנט על רצועת סל"ד רחבה אפשרה להפחית משמעותית את מספר החלפות הילוכים הנדרשות מהנהג, אחת מהפעולות שהעסיקו את הנהגים בלי סוף בכל המשאיות.

אחד ממונעי הסדרה היה מנוע חדשני לחלוטין, בהיותו בתצורת V עם 8 בוכנות והספקו היה 320 כ"ס. מנוע זה נועד לסדרת ה-DM הכבדה יותר, שאופיינה במרטום ארוך שיכול היה להכיל את המנוע ברווחה.

ה-DM הראשון עם מנוע מאקסידיין V8 וגיר מאקסיטורק הגיע לארץ בשנת 1969 (מכלולים אלו הורכבו גם בסדרת ה-F של מאק, שהיו נפוצות בארץ לא פחות), ונחל

כישלון מזהיר – בארץ הסתובבו סיפורים על כך שהמנועים מעיפים בוכנות תוך כדי נסיעה, שהם לא אחינים, שהמנועים "הולכים" בלי סוף... קשה להצביע על הגורם המדויק, שכן לאחר זמן הוכח השילוב הזה כאמין למדי. יש אפשרות שהרגלי הנהיגה של הנהגים באותה תקופה פשוט לא התאימו למנוע המתקדם והגמיש. בהחלט יתכן ששנייתם של הנהגים להחזיק את המנועים בסל"ד גבוה (ומיותר) גרמו לחלק גדול מהבעיות.

מלחמת יום הכיפורים חשפה בין השאר את חולשתו של צי התובלה הצבאי בכך שלא היו מספיק מובילי טנקים לשינוע השריון לשדות המערכה, ואחת ממסקנות ועדת החקירה שקמה בעקבות האירועים הייתה שצריך לחדש ולהגדיל משמעותית את צי התובלה של צה"ל.

ה-DM היה פיתרון פשוט – זמין, בייצור סדרתי, ממקור אמריקאי, מורכב בישראל, לכאורה קל לנהיגה בגלל מיעוט הילוכים... ו-כל זאת "בנוי כמו משאיות מאק", לא?

הרכבת המאקים בישראל החלה מעט לפני מלחמת יום הכיפורים, בשנת 1973, בעקבות הפסקת ייצור משאיות לילוד בישראל ממש באותו מפעל. תהליכי קליטת ה-DM כראש גורר טנקים לא הייתה קלה, ושוב היו סיפורים על בעיות במונעים, אבל גם כאן יש סבירות גבוהה שהייתה הייתה הנהגים ולא המשאיות. ה-DM הוליך מרכבות מזוודות (80 טון?) לא רק בכבישי ישראל, אלא גם בדרכי דרום-לבנון הקשות והוכיח יכולות מרשימות בתחום. בסה"כ היו בארץ 400 משאיות אזוריות מסדרת ה-DM ומספר לא ידוע של ראשי גורר צבאיים.

בשנת 1983 הורכבו ששת ה-DM האחרונים, עם מנוע 440 כ"ס, ונמכרו למובילים פרטיים.

כיום נשארו די-אמים בודדים ממש. רובם משמשים כבסיס למכוונות קידוח, מיעוטם כמיכליות מים להרטבת כבישים, ואחד אולי, נשמר עדיין כרכינה.

הקודמת, ושימשו קואופרטיבים לתובלה כזוגמת "קואופרטיב הרכבת" שהפך אח"כ ל"שלב". היו אלו משאיות בנדין קטנות יחסית, אבל עדיין הן סחבו על גבן מטענים שסייעו בבנין בארץ וגם לצבא הבריטי במלחמת העולם השנייה... ה"מאק דיזל" הראשון שהגיע לארץ היה ה"מאק לאנובה" (בעצם מאק NR) - מפליטי מלחמת העולם השנייה, שתוכנן על ידי מהנדסי מאק בשיתוף עם אנשי תובלה של הצבא הבריטי. הדגם פותח במיוחד כדי לשמש את צבאות בנות הברית ב... מזרח התיכון! בהמשך הן שימשו את צבאות בנות הברית בעולם כולו בתקופת המלחמה, והוסבו לתובלה אזרחית מיד אחריה. מאק לאנובה הייתה המשאית הכבדה הנפוצה בארץ ישראל של אחרי מלחמת העולם ומלחמת העצמאות – היו לה מנוע דיזל פשוט ואמין, מערכת העברת כוח וסרני הנעה כפולים בנויים היטב, וכל אלה יצרו שילוב עמיד ורב יכולות.

בניגוד ליצרני משאיות אחרים בארצות הברית, מאק ייצרו את מערכת ההנעה כולה – מנוע, תיבת הילוכים וסרנים. המתעקשים יכלו תמיד לקבל גם מכלולים של יצרנים אחרים, אבל שלמו על כך במחיר יקר מאוד – סמל הבולדוג המפורסם של החברה, על מכסה הרדיאטור ועל דלתות הצד במאקים עם מכלולים מאק מקוריים היה מזהב, לעומת המאקים שצוידו במכלולים של יצרנים זרים ולהם צבע הסמלים היה רק כסף... (למעשה כרום).

דור המשאיות הכבדות הבא של מאק – סדרת ה-B (יוצרו משנת 1953 עד 1966) הציע את אותן יכולות במשאיות מודרניות יותר (לאותה תקופה כמובן). בחברת מאק החלו כבר בסוף שנות החמישים לתכנן את הדור הבא של המשאיות הכבדות שלהם, כשדגמי סדרת ה-DM נועדו להיות הכבדים והעמידים ביותר. האותיות DM מייצגות את הייעוד הראשוני של דגמי הסדרה – "מיקסרים" (מערבלי בטון) ו"הייברים" (רכינות) – Dumper/Mixer. אלו משאיות שחלק גדול מעבודתן מתבצע על דרכי עפר ובתנאים קשים במיוחד של אבק, מהמורות, עליות ומורדות תלולים ומה לא.

לטובת שדה ראייה טוב יותר, הוצב תא הנהג בצד שמאל של הרכב, צמוד לקו החיצוני שלו, ובשונה מאוד מתכנון משאיות רגילות בהן תא הנהג מחומק באופן סימטרי למנוע.

הייצור הסדרתי של ה-DM החל בשנת 1966, כשאקסמפלרים 4 עד 24 בסדרת הייצור הראשונה הגיעו ישירות ל"מפעלי תובלה" שלנו כאן בדרום, למשוך את רכבות הפוספטים מסדום לאילת! די-אמים אלו היו מצוידים במונעי קאמינס 335 כ"ס, תיבות הילוכים פולר וסרני מאק, ולמרות שהמונעים בהם היו חלשים משמעותית מול מנועי ה-420 כ"ס באוטוקאר שקדם להם בקו, השילוב של מכלולי הנעה אלו היה מוצלח מאוד והם הפגינו אמיונות רבה יותר.

בעקבות ההצלחה במפעלי תובלה עברו רוב חברות התובלה בארץ שעבדו עם ציוד כבד ל-DM והמשאית הייחודית הפכה להיות למראה מוכר על כבישי הארץ, הן בתצורת גורר-תומך והן כמשאית "רגילה".

במקביל להתחלת ייצור סדרת ה-DM, הציגה חברת מאק ממש באותה שנה את אחד הפיתוחים הנועזים והמעניינים לאותה תקופה – מנוע דיזל ששילוב מתוחכם של גידוש אוויר והזנת הסולר אפשרו לו להפיק



מנצחים את החרם הערבי - בדיעבד

אני עוד זוכר את הפעם הראשונה בה ראיתי דאטסון, כאילו זה קרה אתמול - ולא לפני 35 שנים. ילד ישראלי חובב רכב בשנות השבעים, שהיפניות היחידות שהכיר מקרוב היו סובארו וקונטסה. ילד שפינטז לראות את היפניות ה"אסורות" אותן הכיר על הנייר, מפרסומות בשבועונים הגרמניים של סבתו. דאטסון, טויוטה, מאזדה, הונדה. את כולן הכרתי - וכולן ריתקו אותי, למרות שהופיעו בפרסומות בשחור-לבן משעממות, עם כתוביות קטנטנות שציינו את ההספק ואת צריכת הדלק שלהן.

שהוסיפו מימד נוסף לתחביב. כשהחלו להגיע היפניות ה"אסורות" לארץ, הרגשתי שנסגר מעגל - וזה עשה לי משהו. אלא שאם נבחן את הדברים בצורה אובייקטיבית, ישנן שתי נקודות

אז היא הופיעה יום בהיר אחד, לידי, עם לוחית רישוי שוויצ'רית - דאטסון לורל 240, מטאלית, גוררת קרוואן. פעור פה, לקחתי את אופניי והתחלתי לרדוף אחריה, מקווה שתעצור מתישהו. לשמחתי, היא חנתה לא רחוק מבית הוריי כך שהחזרתי את האופניים והלכתי לבחון מקרוב את הגברת. היה לה גריל גדול ומרשים, פנסי איתות קטנטנים בראש הכנפיים הקדמיות ותא הנוסעים היה חגיגה של קטיפה. התבוננתי בה מקרוב ומרחוק, הקפתי אותה מספר פעמים וזחלתי מתחתיה. אף מרצדס מפוארת שראיתי עד אז לא ריגשה אותי עד כדי כך. זמן לא רב לאחר מכן, ראיתי קורולה ליפטבק עם מספר דיפלומטי. אמנם צנועה ופשוטה יותר מהדאטסון - אך לא פחות אקזוטית - ובישראל הייתי בעננים.

בתחילת שנות השמונים נסעתי לראשונה לחו"ל, לנופש משפחתי ברוזוס - ובעוד משפחתי חתי מבלה בבריכת המלון, אני טיילתי במגרשי החנייה וברחובות, משלים פערים וסופג את כל השפע המוטורי שהיה שם. מתרשם מהונדות וטויוטות ומאזדות - ומעיצובים שונים, חלקם מוזרים ורובם בעלי השפעות אמריקאיות כאלו ואחרות. הרגשתי כמו נער כפרי שהגיע לעיר הגדולה לראשונה בחייו, נפעם מהוויית הגילוי הראשונית.

זו גם היתה הפעם הראשונה בה ראיתי פיק-אפ קטן בעיצוב יפני, נושא שם מוזר וקשה להגיה - יונדאי... כן, היפניות שנמנעו מאיתנו היו אקזוטיות עבורי - וסיקרנו אותי יותר מכל דבר אחר. מאז חלפו לא מעט שנים, במהלכן השלמתי לא מעט פערים ע"י נהיגה בלא מעט מאותן יפניות "אסורות", בעיקר קר בחו"ל. תסמונת הפרי האסור? תענוג טנטארי? קרוב לודאי... כאשר הותר היבוא של רכבי אספנות לארץ, רוב העולות החדשות היו אמריקאיות - ובעיקר מדגמים יוקרתיים שלא היו בנמצא בארץ כשהיו חדשים. האמריקאיות היו זמינות, מזמינות ולא יקר - ולא מעט חובבים חלמו עליהן בילדותם. עם הזמן היבוא הפך למגוון יותר, עם מכוניות ספורט אנגליות ואיטלקיות מיוחדות

זו חשבוות שכדאי להביא בחשבון בהתייחסות למכוניות יפניות ישנות. הראשונה קשורה בהיסטוריה של תעשיית הרכב המקומית: עד אמצע שנות הששים, רובן המכריע של המכוניות היפניות היו חיקוי של דגמים מערביים (כמה שנים קודם לכן, חלקן היו פשוט מכוניות מערביות שהורכבו ביפן, דוגמת אוסטין ורנו) - ורק מתקופה זו החלו פיתוחים מקוריים ומעניינים דוגמת המאזדה קוסמו 110S, דאטסון פיירליידי, מכוניות הספורט של טויוטה, כל דגמי הונדה והסובארו 1000, לימים 1FF. הנקודה השנייה מתייחסת לאיכות הדינמית וחשיבותן ההיסטורית של המכוניות, כמעין מדד שינבא את מידת העניין בהן כמכוניות אספנות. כאן המקום לציין שרוב מכוניות הנוסעים היפניות, בין אם היו אלו משפחתיות צנועות דוגמת הטויוטה קורולה או מכוניות מנהלים דוגמת הטויוטה קראון, היו בעלות יכולת דינמית פושרת ונוחות ממוצעת. הן הצטיינו באיכות בנייה, אמינות ואיבדור עשיר - אך לא הותירו את



של איציק אוטומטית, עם 3 הילוכים ארוכים במיוחד, ארוכים מדי. זה עוזר לנתוני צריכת הדלק הרשמיים ולשיט, אך פוגע בביצועים ומסרס את התנובה שיש למנוע הבריאה להציע. כצפוי משמו, למנוע ששת הצילינדרים הטורי נפח של 2.8 ליטר ובגרסה זו הוא מפיק 145 כ"ס. כמו כל מנוע 6 טורי טוב, פעולתו חלקה ונעימה – ואין ספק שהגיר הידני בעל חמשת ההילוכים היה מוציא ממנו את המיטב.

ה-ZX280, ילידת 1979, המשיכה את קו הרטרו של סדרת ה-Z עם מראה מעט שטוח יותר. המכונית הוצעה בגרסה זו מושבית או בגרסת 2+2, ארוכה יותר ב-20 ס"מ ובעלת מראה פחות חד. גג T הוצע כאופציה בשתי הגרסאות. גרסת הטורבו הבריאה הופיעה בשנת 1981, בשנה הראשונה רק עם גיר אוטומטי, ושנה מאוחר יותר עברה המכונית מתיחת פנים קלה. ב-1984 הוחלפה ע"י ZX300 שהיתה בעלת מראה גמלוני משהו – ופחות ייחודית. היא גם לא נקראה כבר דאטסון אלא ניסן, כמוכר במקומותינו. המכונית של איציק היא בתצורת 2+2 ומצוידת בגג ה-T האופציונאלי. נעים להתבונן בה, נעים לשבת בה. הישיבה נמוכה ותנוחת הנהיגה מצויינת, כאשר הנהג מוקף בסוללת מחוונים שימושית. צמד המושבים האחוריים שימושיים גם הם. ה-ZX היתה מכונית רטרו כבר כשהיתה חדשה, אך נסעה והתנהגה כמכונית מודרנית לכל דבר ועניין.

אני מהרהר בדאטסון הכתומה/חומה של איציק מאחורי ההגה של מאזדה 7RX כחולה ויפהפיה שיובאה ע"י חיליק וברל'ה ממפגש כרמיאל. הצמד הם גם חובבי אופנועים מושבעים וחלקו בינם לבין עצמם קורבט קלאסית לפני שייבאו את המאזדה הקטנה. 7RX יצאה לשוק ב-1978 והיתה התשובה של מאזדה לפורשה 924, הזולה במכוניות פורשה. כך שבעוד דאטסון הוציעה מכונית GT נעימה ודי כבדה, מאזדה הוציעה בדיוק את ההיפך – מכונית ספורט קלה וזולה, מונעת במנוע עצבני ובעלת התנהגות כביש נהדרת. מכונית ספורט יפנית שתמשיך מהמקום בו היתה Z240 כמה שנים קודם לכן. למאזדה הכחולה אין הגה כח וההגה כבד למדי במהירויות חניה, אפילו כבד מדי. אבל כשמתחילים לזוז, הוא מקבל משקל נכון ומסייע בניהוג המענג של המכונית. עם המנוע הקליל מלפנים, מתקבלת חלוקת משקל מצויינת והאיזון נהדר. הגיר הידני מהנה, מהלכו קצר – והוא מתגלה כשותף נאמן בנהיגת כיף נמרצת. אחרי מספר דקות מאחורי ההגה, מבינים את הקשר הגנטי למיאטה (5-MX) האהובה – ומצטערים על שמאזדה לא החרימה את החרם הערבי עוד בשנות השבעים.

איזכור מיוחד מגיע למנוע הרוטורי, הקרוי גם ע"ש מציאו, ד"ר פליקס וואנקל. המנוע הזה, המצטיין בפעולה חלקה ובהספק גבוה, סבל מאמינות לקויה עקב בעיות אטימה והצליח להביא את חלוצת השימוש בו, NSU, אל פי פחת עד שנמכרה לאודי. היפנים של מאזדה נטלו את המנוע, פתרו את בעיות האטימה בקודקודי הבוכנה המתשולשת (תפקיד ה"רינגים" במנועים רגילים) – והכניסו אותו לשימוש בסדרה שלמה של דגמים בסוף שנות

הששים, לרבות בפי-אפ קטן! ב-7RX של החברים מכרמיאל (מודל 1979, הדגם נולד ב-1978), היה זה כבר מנוע בשל שהעניק למכונית אופי מיוחד. צלילו של המנוע שונה מכל מנוע אחר ואינו נשמע מכני, אך גם לא סקסי במיוחד. הטיפוס במעלה הסל"ד מהיר וחלק להפליא. הקו האדום מתחיל ב-7000 סל"ד ו-100 כו-

חותמן על עולם הרכב וחובבי הרכב לא עמדו בתור לקנותו. באותן שנים, שוק היצוא העיקרי לתוצרת יפן היה השוק האמריקאי; השוק האירופאי קיבל את המכוניות היפניות באיחור מהוסס ובחשדנות רבה. השוק האמריקאי קיבל את העולות החדשות בזרועות פתוחות – וחובבי הרכב המקומיים, לרבות העיתונות – גילו שלכל כלל יש גם את החריגים שלו. עד מהרה הפכו מכוניות הספורט היפניות למצליחות מאד ביבשת החדשה, נעדרות בביקורות נלהבות של עיתונות הרכב המקומית. זו גילתה – ואהבה – גם את המכוניות היפניות המקוריות – ההונדות, הסובארו סטאר (1FF) וסדרת דגמי הוואנקל של מאזדה (RX).

באופן מרתק, עד ימינו ניתן למצוא את אקסיומת המקבילים היפנית זו, בה מציע אותו יצרן מכונית ספורט ממוקדת מטרה ומענגת חושים, לצד משפחתיות משעממות עם כריזמה של מקרר. מכוחיות הספורט היפניות הציעו ביצועים, ניהוג ועיצוב משובב נפש, לצד איכות יצור גבוהה ומחיר הנמוך ממתחרות אירופיות מקבילות בעשרות אחוזים. אמריקה קנתה, אירופה פחות – וזו הסיבה לכך שרבים הסיכויים שתיבאו את רכבי האספנות היפניים שלכם, מארה"ב. היתרון – מחירים שווים לכל נפש והיצע גדול. החסרון – מכוניות שנבנו לפי תקינה פדרלית והציעו ביצועים מעט חלשים יותר לעומת גרסותיהן האירופיות ופגושים פדראליים גדולים ומכוערים.

מאחורי הגה הדאטסון ZX280 של איציק כהן ממפגש השרון, אני שוכח מהספקים, מספרים ופגושים ומתמסר לחוויה. הרושם הראשוני הוא דווקא פועל יוצא של איכות היצור המשובחת – על אף שלושים ומשהו שנותיה, המכונית מרגישה חדשה והדוקה. לא רק שכל המתגים עובדים, הם עדיין זדים בצורה מדויקת ועם התנגדות אחידה – וכך גם המכונית. הגה הכח שלה מדויק ומלא חיים, מסייע בהפנייה מדודה של החרטום הארוך. המתלים נוחים ואינם רכים מדי. המכונית אומדת לא רע וגם מתנהגת יפה, כמצופה ממכונית הנעה אחורית בעלת איזון טוב. ZX280 היתה הדור השני של סדרת ה-Z, שהחלה עם ה-Z240 – מכונית ספורט גברית וק-



שוחה, יפהפייה אמיתית שכיכבה גם במירוצי ראלי. ואולם, Z240 התברגה והשמינה – נפחי המנוע גדלו, הביצועים לא. המכונית של איציק היא כבר לא ממש מכונית ספורט, אלא יותר מכונית GT שגם יודעת לספק פאן. ל-ZX קיימת גם גרסת טורבו חזקה מאד, שמאיצה למאה קמ"ש בשבע שניות עם גיר ידני כמובן. המכונית

עוד שתי מכוניות מעניינות; 2MR הדו-מושבת בעלת המנוע המ-רכזי, שהיתה בעצם פיאט 1/9X תוצרת יפן ועלתה על המקור בכל פן אפשרי – וקורולה GT קופה, הקורולה האחרונה בעלת הנעה אחורית שנערצת עד ימינו על נהגי הדריפט ברחבי העולם.

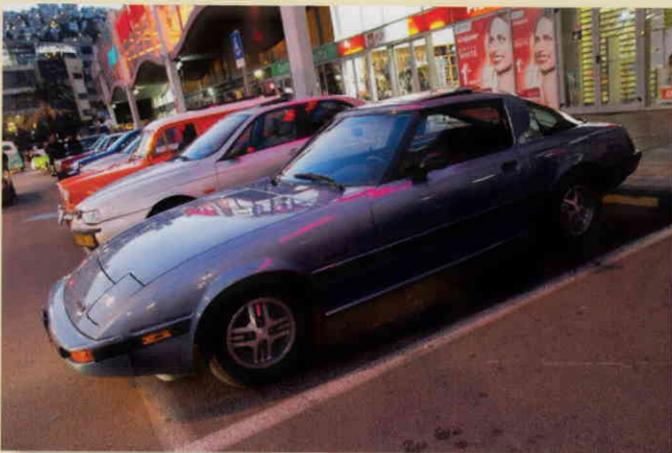
ניסאן – מעבר לסדרת ה-ZX/Z הנהדרת, לדאטסון/ניסאן היתה בשנות הששים מכונית ספורט שנקראה פיירליידי ושוקה בהצלחה נאה בארה"ב. המכונית היתה רואדסטר דו מושבת שהתחרתה ב-MGB, אך בגרסת 2 הליטר שלה (150 כ"ס) הציעה ביצועים טובים משמעותית מהמכונית הבריטית.

הונדה – להונדה, יצרן אופנועים מתקדם, לא היתה מסורת כובדת של יצור מכוניות – ולכן ההתחלה היתה נקייה, עם מכוניות מיוחדות למן היום הראשון. ראויות לציון מכוניות הספורט המיוניאטריות 500/600/800S, שהיו מעין MG מידיג'ט יפני עם מנוע עים שהתנהגו כמנועי אופנועים. לפני כשנתיים נזדמנה לי נהיגה קצרה ב-800S, חוויה מרגינה לכל הדעות. למנוע 800 הסמ"ק ארבעה (!) מאיידים מייאטוריים שסייעו בהפקת הספק של 70 כ"ס ב-7800 סל"ד. למכונית הקטנטנה והקלילה (דו-מושבת,

חות הסוס של המנוע הקטן – 1146 סמ"ק – הניעו את המכונית הקלילה בחיוניות רבה. חסרון ידוע של מנועי הוואנקל הוא צריכת הדלק והשמן הגבוהה שלהם. חיליק הביט בי בתמיהה כששאלתי אותו על כך וציין כי דווקא הופתע מצריכת הדלק החסכונית של המכונית.

בדומה למכונית של איציק, גם המאזדה של שני החברים היא מכונית מקורית ואיכותית, אשר 34 שנותיה כלל לא ניכרות בה. איכות היצור נהדרת והחומרים בתא הנוסעים הרגישו נפלא. הכל עבד, כולל תאורת מתגי מערכת האיורור והמתגים החשמליים המקוריים לחלונות ולפתיחת תא המטען. הדור הראשון של 7RX יוצר עד 1985 והצליח מאד, עם קרוב לחצי מליון יחידות שיוצרו. גם כאן היו גרסאות עם ובלוי מושב אחורי וגיר אוטומטי היה אופציה. המכונית היתה רב-מכר בארה"ב ולא תתקשו למצוא מכוניות יפות. הביאו רק בחשבון שאתם או המכונאי שלכם צריכים להיות מוכנים להתמודד מול המנוע הרוטורי, בעת הצורך.

ישנן יפניות ספורטיביות נוספות הראויות איזכור, מאחר וחלקן כבר עברו את גיל השלושים והאחרות קרובות לכך. בכל מקרה,



במרכבי רואדסטר או קופה), בעלת הנעה האחורית, היגוי קליל והתנהגות כביש מהנה – אך את גולת הכותרת תופס המנוע על צלילו הגבוה, מבקש עוד ועוד סל"ד. אובייקטיבית, המכונית לא היתה מהירה במיוחד (כ-13 שניות למאה קמ"ש), אך התחושה שהיא סיפקה היתה כשל נהיגת מכונית מירוץ קטנה ומרגשת. 800S אינה מכונית זולה אך תציע הנאה ויחוד ברמה המזכירה את הדגמים המיוחדים של אבארט' האיטלקית. בשנות השבעים הונדה מתברגנת ומוציאה מכוניות מודרניות ואיכותיות, בעלות הנעה קדמית וביצועים נאים, אך ללא קסם אספני מיוחד. ראשונה היתה הסיוק הקטנה ובהמשך הופיעו אקורד המשפחתית ומכונית הקופה פרלוד.

נישה נוספת בה הצטיינו היצרנים היפניים עשויה לעניין את חובבי הנעה הכפולה שבינינו, עם מגוון ג'יפים קשוחים שחיים לנצח, חלקם עוד מדגמי שנות הששים. ראויים לציון הטויוטה לנד-קרוזר (חביב לוחמי הגרילה בכל העולם), הניסן פטרול והסוזוקי LJ המיניאטורי, הזכור לי מאותה חופשה משפחתית בלתי נשכחת, ברודוס של תחילת שנות השמונים.

אלו מכוניות מהנות ולא יקרות שראויות לתשומת לבכם; מיצובישי – הציגה את הסטאריון טורבו בשנת 1982, עם עי"צוב עדכני ומצודד ומנוע 2 ליטר טורבו שסיפק 170 כ"ס. בארה"ב שווקה המכונית החל משנת 1983 עם מנוע 2.6 ליטר שסיפק 145 כ"ס – ושנה מאוחר יותר ניתן היה לרכוש גם כדודג' או כפלימות' קונקוסט (Conquest). סטאריון היתה מכונית 2+2 נאה שנודעה במנהגי הכביש הטובים שלה, והיתה המכונית היפנית הראשונה ששילבה הזרקה דלק עם הגדשת טורבו.

טויוטה – לטויוטה היסטוריה ארוכה של מכוניות ספורט, החל ב-800S ו-2000 GT של שנות הששים, עבור לסליקות של שנות השבעים והמשך בסליקה סופרה של שנות השמונים וב-2MR המקורית שהגיחה לאויר העולם כדגם 1985. מאחר והשתיים המוקדמות נדירות ויקרות מאד, נתחיל מהסליקות של שנות השבעים. הדור הראשון והמעניין, שיוצר בין השנים 1977-1970, היה מכונית קופה שהתחרתה באופל מנטה ובפורד קפרי ומעבר לעי"צוב הציעה ביצועים זריזים יותר מהאירופאיות בנפחי מנוע מקבילים. המכונית יוצרה במרכב 3 קופסאות ובהמשך גם כליפטבק (פאסטבק), שהזכיר מאד את המוסטנג '69. הדור השני גדל והציג עיצוב משעמם יותר, אך השלישי, יליד 1981, היווה את הבסיס לדגם הבכיר והמוצלח – סליקה סופרה – בעל מנוע 6 צילינדרים בנפח 2.8 ליטר ומנהגי כביש מצויינים. שנות השמונים הכירו לנו

שלוש קשישות אנגליות ירדו להשתזף באילת



שמן לציר האחורי.

באחת העצירות לקראת סוף הנסיעה איל חש כי המנוע מגמגם בטורים נמוכים ולכן נבדק מרווח הפלטינה. נראה שהיא נסגרה מעט ויש צורך לכוונה. לאחר הכיוון חזר המנוע לתפקד כרגיל ויצאנו להמשך המסע לכיוון אילת.

בדרך עשינו מספר עצירות רענון לקפה ומעט אוכל. כל הדרך שמרנו על מהירות אחידה של 70 קמ"ש שאפשרה לשמור על חום המנועים בלי לאמץ אותם יותר מדי.

עצרנו בפונדק ה-101 אצל כושי ועוד עצירה לתדלוק ביטבתה. גם לא ויתרנו על פארק תמנע ונעמדי שלמה...

ביום שישי בשעה 16:00 הגענו לאילת. החנינו את המכוניות בחנייה המקורה של מלון קראון-פלאזה. שם התארחנו לסופ"ש. מיותר לציין שלאורך כל הדרך המכוניות היוו אטרקציה וגורם להפעלות. כמובן שבמקומות בהם חנינו נשלפו המצלמות, נשאלו שאלות והפירגון היה אדיר לנוכח העובדה כי הגענו מהקריית שליד חיפה...

ביום ראשון, אחרי מנוחה לנו ולמכוניות, נסענו את כל הדרך חזרה בחום קשה ובלי מזגן, ללא כל בעיה של התחממות המנוע. עים. עצרנו שוב ללינת לילה בים המלח ולמחרת יצאנו (כמובן אחרי השעה 9...) והגענו בצהריים לחיפה.

היתה זו הרפתקה יפה ומהנה, שהוכיחה שוב שלתחביב שלנו אין גבולות, ובתחזוקה נכונה והכנה מתאימה כוחן של הקשישות עדיין במונתיהן...

תמונות נוספות בעמוד האחורי

כבר לפני שנה התבשל רעיון לעשות מסע אתגרי של ענתיקות לאילת, והכוונה לענתיקות ממש...

בהתחשב בגיל המכוניות, הוחלט לעשות את המסע בתחילת אפריל. הקשישות שנענו לאתגר הן המוריס 8 משנת 1935 של חיים קופרמן, המוריס 10 משנת 1939 של דרור וסרשטיין, והסטנדרד וואגנר משנת 1949 של איל ווהל.

לפני המסע קיבלו המכוניות טיפול הכנה שכלל גירוז, החלפת רצועות לפי הצורך, בדיקת שמנים, בדיקת תקינות בלמים וכו'... בנוסף להכנה הצטיידנו ברכב ליווי מודרני שנהג בו נדב, הבן של איל. הרכב היה מלא בחלקי חילוף ונספים מצמיגים ועד מצתים, למקרה שתהיה תקלה בדרך.

המסע יצא מהקריית ביום ה' בשעה 5 בבוקר, ושמו פעמינו לכיוון בקעת הירדן. מעט לפני השעה 7 בבוקר הגענו "לשדי תרומות" וחנינו כמו שומרי חוק נאמנים עד לשעה 9 בבוקר. חלק מהמסע כלל ביקור באתרים בדרך - המשכנו לכיוון יריחו ועצרנו באנדרטת הבקעה,

אתר נוסף שביקרנו בו היה כנסיית סנט-גריסימוס, ובהמשך היום הגענו לחוף מינרל שם רחצנו בים המלח. משם שמנו פעמינו לאכסניית מצדה בה לנו את הלילה הראשון.

למחרת בבוקר עלינו ברכבל למצדה, טיילנו בכל האתר וחזרנו לרכבים לבדיקת חובה למכוניות שעברו דרך ארוכה ולפניהן עוד כל כביש הערבה: בדיקות שמן, מים ובדיקה כללית לפני נסיעה ארוכה נוספת - חובה! הוסנו שמן מנוע למוריס של דרור וכן מעט



רדג' - וויטוורת'



בעולם האופנועים הקלאסיים הסתובבו להם לא מעט יצרנים חריגים, מיוחדים ומתקדמים, והיום נספר את סיפורו של אחד המיוחדים שבהם - רדג' (Rudge). כרגיל, יש לנו גם "קשר ישראלי" מיוחד למותג הזה, ועוד נפרט בהמשך.

חברת רדג'-וויטוורת' נוסדה בשנת 1984 אחרי מיזוג בין החברות רדג' ו-וויטוורת'. שתיהן עסקו בסוף המאה ה-19 בייצור אופניים ואביזרים לאופניים, ואיחדו כוחות כדי שיוכלו לשרוד טוב יותר לקראת המאה ה-20 הממשמשת ובאה. אגב, ויטוורת' עסקה גם בייצור ברגים, ועל שמם תקן הברגים הידוע, וויטוורת'. החברה המאוחדת ייצרה אופניים, אוכפים לאופניים, ועם פיתוח מנועי השריפה הפנימית עברה לייצור אופנועים ושם קנתה לה תהילה בזכות פיתוחים טכנולוגיים רבים שעוד נפרט בהמשך. קוריוז מעניין נוסף הוא שרדג'-וויטוורת' (ולצורך הנוחיות נסתפק מעתה ב"רדג" בלבד...) פיתחה ויצרה גם את גלגלי השפיצים הראשונים בעולם למכוניות, עם נעילה מרכזית מהירה. חישוקים מתוצרתה פיארו את מיטב תוצרת הממלכה המאוחדת במהלך המאה ה-20. רדג' יצרה אופנועים החל משנת 1911. את תוצרת היא פרסמה בסיסמא "Rudge it, do not trudge it" - משחק מילים באנגלית שבתרגום מסורבל-משהו משמעותו היא "סע ברדג' ואל תדשדש"... האופנוע הראשון צויד במנוע בנפח 500 סמ"ק עם ראש במבנה F, כלומר שסתומי יניקה בראש ושסתומי פליטה בבלוק (חובבי הג'יפים הישנים מכירים את הסידור הזה ממנועי האריקין). שנה אח"כ הוסיפה רדג' פטנט נוסף לחבילה - תמסורת חגורות בשם "מולטי-גיר" שהציעה לא פחות מ-21 הילוכים. למעשה, היתה זו תיבת ההילוכים הרציפה הראשונה בעולם. במקביל, ניתן היה להזמין את האופנוע גם עם תיבה קונבנציונלית יותר, מתוצרת ג'ארדין. במקביל לחיזושים בנושא התמסורת, טיפלה רדג' גם במנוע - הנפח עלה, והוצגו דגמים עם מנועי 750 וגם 1000 סמ"ק. בשנת 1924 יצאה רדג' עם דגם בשם Four, ארבע, ולא בגלל 4 בוכנות (היתה רק אחת...), אלא בזכות 4 שסתומים לבוכנה ו-4 הילוכים. הנפח היה רק 350 סמ"ק, אך בזכות התכנון החדשני הספק המנוע היה גבוה יותר ממנוע 500 הסמ"ק הישן, וה"אופי" שלו התאים מאד למרוצים. שנה אח"כ הגדילה החברה את נפח המנוע ל-500 סמ"ק, והציגה גם מנגנון בלימה משולב בין הגלגל הקידמי לאחורי - שוב, היה זה חידוש מקורי ומיוחד שהקדים את זמנו. בעקבות החדשנות הטכנולוגית, זכו אופנועי רדג' גם

Rolls-Royce of Motorcycles
RUDGE
 רולסרויס של האופנוע
רודג'י

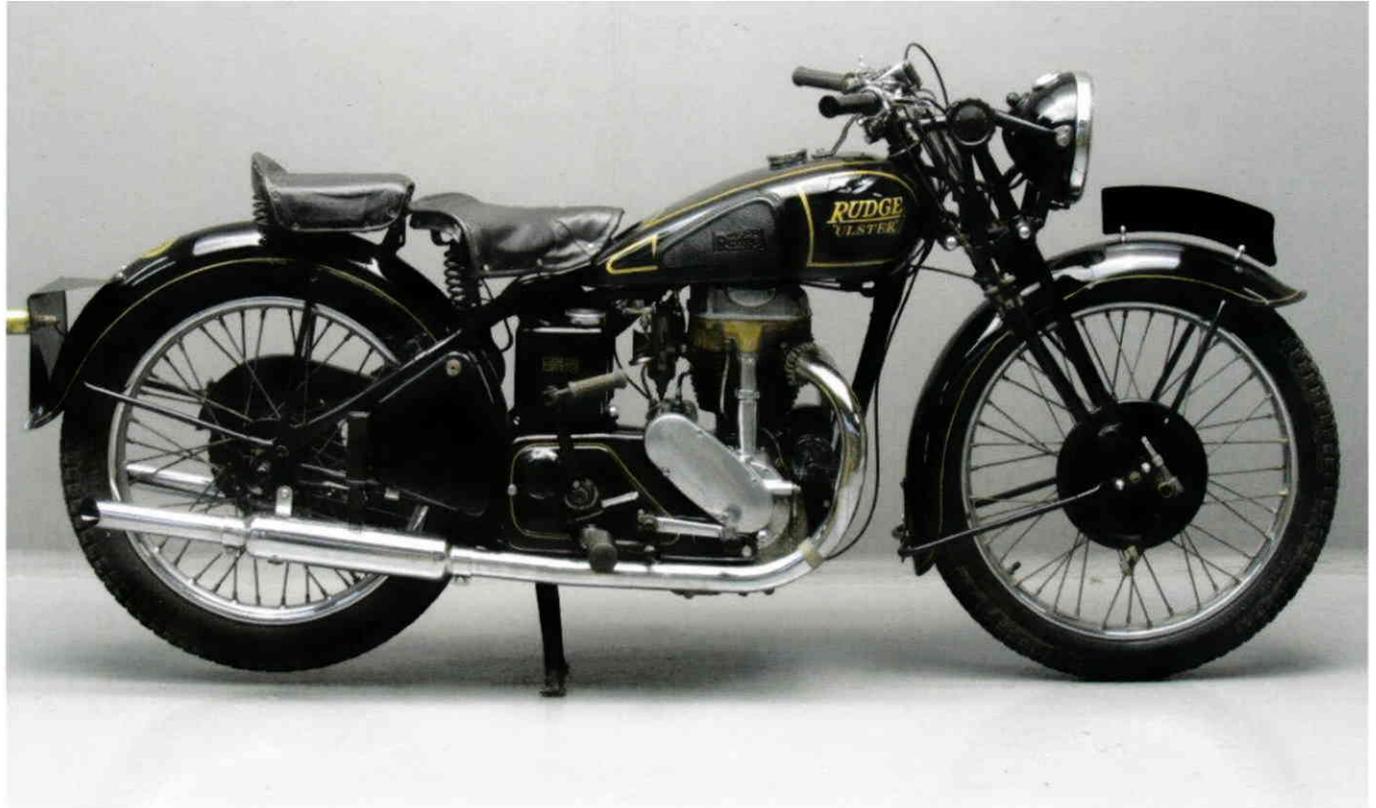
רודג'י גדול
 מהירות 140 קילומטר לשעה
 בנפח 130-140 * בנפח אחר
 שמן 4000 * בנפח אחר

רודג'י קטן
 מהירות 115 קילומטר לשעה
 כנפח 206-215 * בנפח אחד
 שמן 4500

המכונה היחידה בשביל דרכים קשות וחול
 הבריציים היחידים בשביל איי ועבר הירדן

חברת אופנוע איי
 רחוב רענן מס' 7 תלשן 306

להצלחה במרוצים - בשנת 1929 זכה הרוכב גרהם ווקר במרוץ Ulster Grand Prix במהירות ממוצעת של מעל 130 קמ"ש, כשהוא כמובן רוכב על אופנוע רדג'. הצלחה זו הובילה להשקתו של רדג' - אלסטר, אחד מהדגמים המיתולוגיים בתולדות החברה. האופנוע היה למעשה מין "רפליקת מרוץ" וזכה להצלחה רבה במרוצים נוספים בידיהם של רוכבים מפורסמים רבים. הצלחות נוספות נרשמו לרדג' גם במרוצי ה-Tourist Trophy של האי מאן, וגם בשורה ארוכה של מרוצי שטח. שנות ה-30 סימנו את דעיכתה של החברה - המשבר הכלכלי היקשה על תזרים המזומנים, ולמרות השקעה של דגמים חדשים עם שיפורים טכנולוגיים כמיטב המסורת, החברה קרסה ונרכשה על תאגיד EMI. לאחר עוד כמה שנות דיכדוך, ועם פרוץ מלחמת העולם השנייה, עברה החברה לייצור מכ"מים לחיל האוויר המלכותי, ולא שבה לייצור עוד אופנועים.



הרדג' שלו. הלהט למסע היה כה רב עד שהוחלט לשלב במסלול גם את אמריקה. צוות סיוע טכני או ליווי בחסות ממס"י לא היו מקובלים אז, אך שניים מהמשתתפים היו בעלי מוסכים וזה הספיק. ב-8 לאפריל 1935, עם נעילת ארוע ה"מכביה", יצאה החבורה בת תריסר החברים לדרך, למסע רב-הרפתקאות שארך ארבעה חודשים לאורך 32,000 ק"מ על פני שלוש יבשות. הקבוצה יצאה מישראל דרך מצרים, באוניה לאיטליה, המשך לצ-

רפת ומשם באוניה לקנדה ולארה"ב. החבורה הגיעה עד לקליפורניה ולמק-סיקו, ובחזרה לניו-יורק. משם באוניה לאנגליה, ולביקור בלתי נשכח במפעל רדג' בקובנטרי, שקיבל אותם בכבוד גדול. האופנועים זכו לטיפול חיים ולהחלפת צמי"גים על חשבון המפעל כהוקרה ליחסי הציבור הטובים שעשו לאופנוע. משם על אוניה למצרים, ושוב ברכיבה דרך מדבר סיני חזרה לארץ. מרשים



ביותר בכל קנה-מידה, ובעיקר כשזוכרים את השנה בה הכל בוצע... את הרפתקאות הקבוצה חקר ניר עוזדור ד"ל, שהיה חבר מועדון החמש ואחד מאספני האופנועים הקלאסיים המובילים בישראל. גולת הכותרת של האוסף של ניר היא אופנוע רדג' אלסטר משנת 1933, שתהליך השיפוץ שלו היה בעיצומו כשניר נהרג בתאונה בשנת 2006. כדרכו, ניגש ניר לשיפוץ ביסודיות, תוך לימוד מע-מיק של ההיסטוריה של הכלי ויצירת קשר עם מועדוני חובבים בעולם. ניר היה חבר, מקצוען, ואיש משפחה למופת. במלאת שבע שנים למותו הטראגי, מוקדשת כתבה זו לזיכרו.

כמו שרמזנו בהתחלת הכתבה, יש גם "חיבור" ישראלי למותג המעניין הזה...

תחרות האופנועים הראשונה בארץ הקודש התקיימה בחודש נובמבר 1932 על חוף ימה של תל-אביב, וזכתה לכתבה נלהבת בעיתון "כלנוע". בכתבה, מספר הזוכה זליג רייכרט על אהבתו לאופנועים, ועל העדפתו המובהקת למותג רדג', ששימש אותו בתחרות... מעט ציטוטים נבחרים, בשפה "של פעם", וראשית על תחילת הרומן של זליג עם הכלי: "לקח את ליבי האופנוע ראדד" אשר הפליאני בקלותו ובנוחותו ועלה על כל יתר המכונות בסיבוב שלם". ויש כמובן תאור של הטכ-נולוגיה המתקדמת של האופ-נוע: "הרי שיטת השמון, שהוא החשוב ביותר במכונה, מסודר באופן שאין המכונה מתחממת גם בהתאמצויות הכי גדולות". זליג מתייחס גם למערכת הבלאי-מה המיוחדת שכבר תארנו קודם, ומציין: "וגם במהירותה הייתי בטוח. יכולתי לפתח מהירות מקסימאלית כי שיטת המעצורים שלה היא בצורה נוחה ובטוחה.

ועל ידי לחיצה על מעצור הרגל – נעצרים שני הגלגלים במידה הדרושה, דבר הנותן את האפשרות להעצר בו במקום מבלי להח-ליק". לסיום, זליג רייכרט לא שוכח להודות ליצרן, ומסיים את הראיון במילים הנרגשות הבאות: "אני שולח את תודתי העמוקה על ידי ה"כלנוע" לביה"ח של אופנוע Rudge על שיצרו יצור מעולה כמכונה בת 500 ס"מ המעוקבים שלי". כמה שנים לאחר המרוץ האמור, בשנת 1935, יצאה חבורת צעירים ארץ-ישראלים למסע אופנועים מסביב לעולם. במסע השתתפו שנים-עשר רוכבים על שמונה אופנועים, שישה מהם אופנועי רדג'. במסע השתתף כמובן גם מידענו זליג רייכרט, על

עמק 9

מהשריפה הענקית בכרמל זכורים לנו בעיקר שלושה בלי רכב: האוטובוס בו ניספו צוערי שירות בתי הסוהר, מטוס ה"סופרטנקר" שהפך לסמל למח' דל הרשויות וכבאית ישנה, "עמק 9", שהפכה לסמל לגבורת הכבאים ולתנאים הקשים בהם הם פעלו.

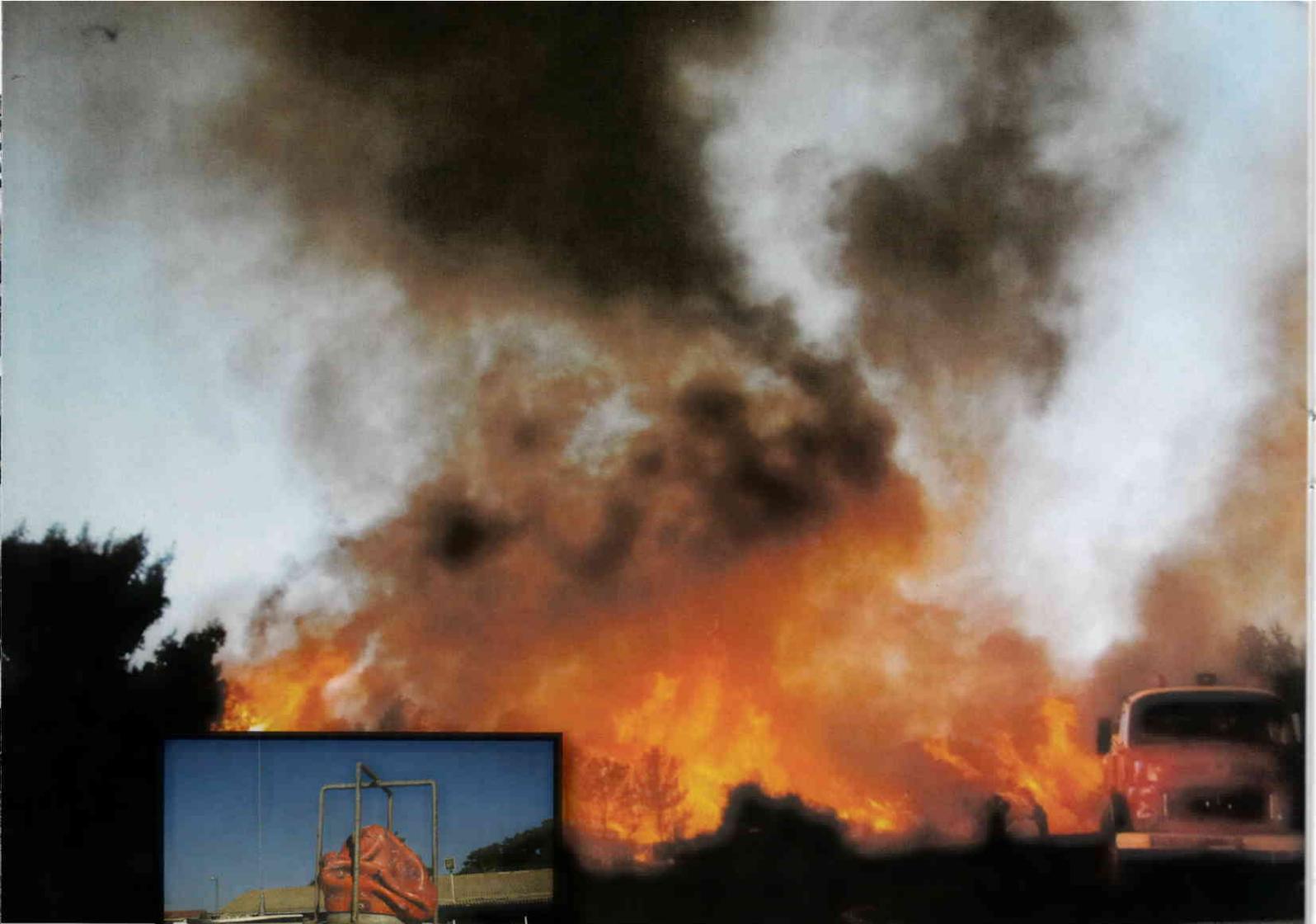
ניה והמרכב המיוחד נבנה בבית אלפא. מבית אלפא המרחק לעפולה היה קצר והיא השתלבה בתחנת העיר כאחת מכמה כבאיות שמשרתות שם. ביום 2 דצמבר 2010, הוזעקו כבאי תחנת עפולה לשריפה הגדולה בכרמל. דני חייט ואורי סמנדייב מיהרו לשטח כינוס ליד אוניברסיטת חיפה ובשלב מסויים הצטרף אליהם צופה האש אלעד ריבן. כשנודע דבר האוטובוס התקוע דהרו השלושה במורד כביש בית אורן לזירה. זאת היתה נסיעתם האחרונה. הכבאית נעצרה ליד האוטובוס ושלושת הגיבורים החלו להתיז מים בעודם בתוך הלהבות. ריבן וסמנדייב נלכדו באש וחייט בכוחותיו האחרונים דירדר במורד הכביש את הכבאית, כמה מאות מטרים אל מחוץ לתופת. חייט מסתבר שאף עשן לראיותיו בכמות שגרמה למותו כמה ימים אחר כך. גופותיהם של ריבן וסמנדייב נמצאו ביער עם שוך הלהבות. והכבאית? "עמק 9" נחרכה בחלקה העליון, תא הנהג נשרף בחלקו הימני, כל חלקי הפלסטיק ניתכו אולם היא יצאה במצב

ני חייט, אורי סמנדייב ואלעד ריבן שילמו בחייהם כשפרצו לתוך הלהבות עם הכבאית על מנת לעזור לאוטובוס, לרכיבם של קציני משטרה ולעוד שניים שלושה רכבים אחרים לצאת מהתופת. הם התיזו מיים על האוטובוס ללא תועלת אבל גם על שלושה צוערים שנמלטו ממנו ועל ג'יפ שניצל בזכותם. חייט, סמנדייב וריבן לא יצאו מהתופת ומי שנותרה היא הכבאית, מתוקנת וכשירה הנמצאת היום במטה "כבאות והצלה" בראשון לציון כעדות לגבורת הכבאים שלחמו אז בתופת.

זוהי מרצדס 1113 עם הנעת 4X4 משנת ייצור 1985. דגם ה-1113 היה במקורו משאית בינונית שיוצרה בין השנים 1959 עד 1995 ונודעה בקשיחות שלה. רבות מהן שרתו במזרח התיכון בחיפושי נפט. מנוע הדיזל הוא אמין וותיק ששורשיו במלחמת העולם השנייה, M352 בן ששה צילנדרים בנפח של 5700 סמ"ק והספק של 130 סוסים. בסך הכל חייט עבודה אפורה. כבאית עמק 9 נרכשה כאמור בשנת 1985 והיא מהדור שעמד להחליף את משאיות ה"מגירוס". השילדה והקבינה הובאו מגרמ-



דני חייט מתיז מים על האוטובוס. הכבאית נראית משמאל



שאיפשר את החזרתה לכשירות.
היא נשלחה למפעל "התכוף" לצורך שיפורים מינוריים וחזרה
כמו כלב נאמן וזקן לסככה בתחנת עפולה.

"היה קשה ועצוב לנו לנהוג בכבאית כי היא הזכירה לנו את
החברים שישבו באותו תא נהג" אומר מיקי כהן, סגן מפקד תחנת
עפולה. האחים של סמנדייב וחייט שהתגייסו לתחנה לאחר
האסון הוזנקו פעם אחת לאש עם הכבאית הקשישה.
אחרי פעמיים שלוש שבהן עמק 9 הוזנקה להציל חיים ולכבות
שריפות היא נשארה בחצר וראתה את אחיותיה הצעירות מגיעות
לתחנה, תוצאה ישירה של השריפה. רק דני ואורי לא זכו...
"היה לנו גם קשה להפרד מהכבאית כשהוחלט להעביר אותה
למטה נציבות הכבאות וההצלה בראשון לציון, אבל הבנו שזה חלק
מהקמתו של אתר הנצחה", הוסיף מיקי כהן...

כיום חונה הכבאית תחת גג בכניסה למטה של השירות. היא
במצב נסיעה ולכבודנו הוציאו אותה לחצר. לקובי מילוא ולי היה
קשה ומרגש לגעת ברכב שלאחרונה נראה לנו בתצלומים של אלי
יבלינוביץ ובסרט שצילמו צוערי האוטובוס ברגעיהם האחרונים.
וכך בנסיבות כל כך קשות נחתך גורלה של המשאית לחיי נצח
כסמל לגבורתם.

יהי זכרם ברוך.



אז ככה - אני די צעיר יחסית בכדי לשפץ פורד מודל T משנת 1919...

מאז ומתמיד במשפחתנו אהבו רכבים
ו"דיברו רכבים" וכנראה שהשריטה הזו
עברה גם אלי...

ילד, תמיד הייתי יושב ברכב מאחור ומציץ קדימה דרך הרווח שבין שני המושבים הקדמיים. הייתי צופה, מרותק, על כל שלבי הנהיגה של אבי ועל צורת תפעול הרכב. כבר בגיל 16.5 אבי פינק אותי עם דודג' דארט משנת 1973. היה זה הרכב הראשון ששיפצתי במשך חצי שנה למצב תצוגה, ומשם התגלגלו העניינים. למדתי בבי"ס מקצועי חשמל רכב וסיימתי בהצלחה סוג 1 וסוג 2, כך שההובו הושרש מגיל צעיר. השנים עברו ומאחורי כבר היו שיפוצים רבים של רכבים קלאסיים, אבל תמיד המשכתי לחפש דברים מעניינים... בחורף של שנת 2012 סיפר לי חבר שיש בצפון אדם שיש לו כבר שנים מרצדס בסלון והרכב עם גלגלים מעץ. רכב עם גלגלים מעץ?! מייד הרמתי כמה טלפונים והפעלתי קשרים, וביננו! הגעתי לבעל הרכב. בשיחת הטלפון לבית המשפחה הצטערתי לשמוע שבעל הרכב נפטר ממש יום אחד קודם ממחלה קשה - יהי זכרו ברוך. נזכרתי שלפני שנפטר דיברתי איתו מספר פעמים לגבי רכבים אחרים, אך לא ידעתי על הרכב הנ"ל. באותו הערב דיברה איתי הבת והתעניינתי (אולי קצת בחוצפה בעיתוי שכזה...) מה קורה עם הרכבים. הבת ביקשה כמה דקות, רשמה את הטלפון שלי ואכן לאחר זמן קצר הטלפון מצלצל ועל הקו הבחור שתחזק את הרכבים עבור המנוח. לאחר שיחה קצרה הוזמנתי לצפון לראות את הרכב. כבר באותו הלילה, מבלי לחשוב פעמיים, נכנסתי



המסמר. קיימים אתרים שלמים של חלקים וזהו תענוג שכנראה לא אוכל ליהנות ממנו כשיגיע זמן שיפוץ המרוקורי 8, רכב נדיר נוסף שרכשתי המחכה לתורו.

צבע אפוקסי נמרח על חלקי המתכת, נוספו חלקי ניקל, מערכת החשמל הפרימיטיבית שוקמה ומה שנשאר זה "לעלות לכביש"... מה כביש? איך נוהגים ברכב הזה?? מסתבר שהמכונית שהעלתה את אמריקה לכביש, מסובכת מאד לנהיגה... מערכת ההצתה מחוברת למוט שקצהו ליד ההגה. הנהג מכוון את ההצתה עם ידית קטנה בהתאם לכח הנדרש ומוט נוסף משמש כמצערת. לאחר פתיחת הסוויץ, מניעים את הרכב או עיי סטרטר (כן - יש סטרטר, ושנת 1919 היתה השנה הראשונה בה זכתה ה-T לסטרטר), או בצורה ידית עיי מנואלה. זהו תהליך קצת יותר מסובך, וגם קצת מסוכן... יש לתפוס את המנואלה בצורה מיוחדת משום שאם יש בק-פיייר הידית חוזרת במלא העוצמה ובקלות נשברת האצבע... הרכב מצויד בגיר פלנטארי בעל שני הילוכים קדימה ואחד אחורה. מערכת החשמל במתח של 6 וולט והמגבים מופעלים ידנית לגמרי, ללא מנוע.

לאחר הנעת הרכב יש לשחרר את בלם היד ואז הרכב מתחיל לנוסע קדימה. לאחר כמה דקות של נסיעה ניתן לקדם את ההצתה של הרכב בהתאם לעבודת המנוע. ברגע שבול-מים את הרכב חייבים בו-זמנית להוריד את הגז באמצעות ידית הגז שנמצאת בצידו הימני של ההגה. כל צורת ההתנהלות והנהיגה שונה לגמרי מרכב רגיל - הדושה הימנית היא דושת הבלם, הדושה האמצעית משלבת הילוך אחורי והדושה השמאלית בוררת בין שני ההילוכים הקדמיים. עכשיו דמינו לעצמכם את צורת הנהיגה ברכב... כנראה שה-T תשמש בעיקר לתצוגות ולנסיעות במגרשים סגורים. עם כל הכבוד לנוסטלגיה, הבטיחות מעל לכל...

לאחר השלמת תהליך השיפוץ השקנו, רעייתי נטע ואני, את הפורד במפגש נוקיה. זו הזדמנות להודות לכל החברים שהגיעו מכל רחבי הארץ לשמוח איתנו! היה מרגש יותר לראות את כמות החברים מאשר להשיק את הרכב.

תודה לכולם, ולהתראות בהשקות הבאות!

לרכבי ונסעתי צפונה.

הבחור ערך לי סיור בבית שהיה מיני-מוזיאון למכוניות לפני שיפוץ. כל הרכבים היו מפורקים - בודי כאן, שילדה במקום אחר, חלקים תלויים על הקיר, ממש ערבוביה שלמה. התברר שהרכב עם גלגלי עץ הוא לא אחר מאשר פורד מודל T. הבחור לא ידע בדיוק מהו השנתון שלו או להעריך את מצבו אבל לי זה לא שניה... ראיתי את הפוטנציאל של הרכב למרות שכולו היה חלוד והוא היה די חתול בשק. גם לא היו רישיונות למעט שטר מכר ישן ותמונה של הרכב מתקופת המנדט.

לשם השינוע קניתי עגלה נגררת, המודל T הועמס עליה ונסענו ביום חורפי הביתה לרמת גן.

בדרך כלל אני עובד בשיפוצים לפי הכלל שראשית יש להביא את הרכב למצב נסיעה, או במקרה ספציפי זה לפחות להגיע בכדי לשמוע כמה מדובר. המנוע דיי פשוט, בנפח 2,900 סמ"ק. אין אגן שמן כמו ברכב רגיל וגם לא משאבת מים. רכב שנסע באזור מישורי לא נזקק למשאבה משום שהרכב לא מתאמץ, אך מי שגר באזור הררי יכול לרכוש אותן כתוספת... לפורד גם אין משאבת דלק משום שהמיכל נמצא מעל המנוע והדלק יורד בכח הגרביטציה ישר לקרבורטור. אין בלמים בגלגלים הקדמיים. הבלימה מתבצעת ע"י טבעת שנלחצת על הגיר ואלו בלמי השרות העיקריים של הרכב ויש גם בלם יד שנועל את הגלגלים האחוריים.

רוב החלקים היו תפוסים עם קורוזיה בת 40-50 שנה כתוצאה מעמידת הרכב. לאחר לימוד המנוע ומעט ועבודה עליו, הרכב מניע ונוסע. מסתבר שהמנוע עובד כמו "שעון דוקסה" ולכן חוץ מטיפול שגרתי במנוע לא נשאר הרבה מה לעשות. הגיר גם הוא היה תקין, אבל פורק בכדי להוציא את המגנטו ולתקן אותו. קבלתי רכב לבניה כמו "לגו", כשהרוב עשוי מפח המתוח על עץ. התחלתי לבנות לפי ספרות. הרבה חלקים הזמנו מחו"ל - הזמנו לרכב חלקי עץ מקוריים, הזמנו עדשות לפנסים ועוד חלקים שונים שהיו חסרים. לאחר שיקום המנוע והחלקים המכאניים נכנס הרכב לשיקום המרכב. העצים החדשים הגיעו וכך גם הפחים שהוזמנו מחו"ל, קפיצי המושב וחלקים אחרים. לרכב יש מסגרת חדשה לגג המשולבת ברזל ועץ והגג המתקפל נפתר במיוחד. באופן מפתיע ניתן להשיג את כל החלקים עד רמת הבורג

יומן שיפוץ רובר P2 16 - המשך סיפור ושיפוץ

הזמן חלף אך לא ישבנו במנוחה... שלב חשוב בשיפוץ הוא פרוק יסודי של המכוננית והגעה עד לפרטי פרטים. חלקי הפרונט פורקו ונוקו, קפיצי העלה נוקו מהחלודה הרבה שרבעה עליהם שנים רבות, נצבעו בצבע יסוד ולאחר מכן בצבע שחור עליון. בוקסות חדשות הורכבו בקצות הקפיצים והם כעת מוכנים להרכבה ומחכים לזמנם.

ברכ זה קיימת שלדה אשר עליה מונח גוף הרכב, בניגוד לרכבים אחרים (כמו במוריס שלי לדוגמה) בהם אין שלדה נפרדת, אלא הגוף והשלדה אחד הם ("מרכב אחוד"). ברובר, כאמור, שילדה נפרדת והמטרה היא לפרק אותה "עד העצם", כלומר עד שהשלדה

תהיה נקיה לגמרי מכל מכלול ובורג. הפרדת המרכב מהשלדה ארכה זמן רב שכן המטרה היא לא לפצוע את דפנות גוף הרכב. לכן, עם הרבה ספרי נגד חלודה והמון סבלנות, פורקו הברגים וגוף הרכב החל להתנתק מהשלדה לאט ובזהירות עד שהגוף מצא עצמו באוויר מעט מעל השלדה. משנת 1947 שנה בה נבנה הרובר, גוף הרכב לא הוסר מהשלדה...

זהו השלב בו שולחים את גוף הרכב לפחחות ובינתיים ניתן להתפנות לעבודות אחרות.

"גור הבית" ניסים התייצב למשימה ובעזרת כמה חברים המרכב הועמס על הגרר ישירות לפחח. גוף הרכב היה במצב

סביר יחסית. הוזק נמצא בעיקר בקורות התחתונות לאורך הרכב, שם היו ריקבונות וחלודה רבה מאוד. מרכב הרכב עבר ניקוי חול

עדין ונוקתה כל החלודה מהקורות. חלקן נחתכו ויוצרו מחדש. גג הרכב היה כמעט תלוש ממקומו ובעבודה מדהימה יצר הפחח גג חדש לרכב. המרכב שהה אצל הפחח במשך חודש וחצי לערך, וב- עבודה קפדנית יסודית ואחראית עבר שלב אחרי שלב. לאחר ניקוי וליטוש התגלו פתחי פנסי האיתות הצדיים, ה"טרפיקטורים" שרותכו ונסגרו ברבות השנים בידי מי שנראו לו כנראה

מיותרים... כמובן שפתחים אלו נפתחו שוב על מנת שנוכל בעתיד להתקין את פנסי האיתות האלו. לאחר תיקוני הפחחות רוסס הפחח בצבע יסוד להגנה בפני חלודה. הגוף לוטש וכוסה כולו בשכבת פוליאסטר לבן ויפיפה שהוחלק לגמרי. לשמירה סופית עד שלב הצביעה, שוב רוסס הגוף ביסוד אפור וכך יחכה עד להרכבה ולצביעה הסופית.

המשך עבודה הוא סביב מכלולי השלדה, כגון מוטות (שטוגות) הבלימה, קפיצים ופרונט, מיכל דלק וצינור דלק, תושבת המצבר שנמצאת בחלק האחורי של שלדת הרכב

**לא מצאתי עבורו מקום אכ-
סון ולכן נמצא פתרון מקורי.
ישבתי לשרטט מתקן שיהיה
נייד על גלגלים, אשר יאפשר
להניח עליו את גוף הרכב
לתקופה הדרושה. לאחר
זמן הושלמה הכנת המתקן,
שגם הוא נצבע כיאות, שיש-
מש בסיס הולם לגוף הרובר.**

ועוד ועוד...

בקיצור המון עבודה וזמן רב. ובינתיים מה עושים עם גוף הרכב?



מתכת נקייה ויפיפייה שמוכנה מיד לצביעה! הצביעה ביסוד אפוף קסי החלה כחצי שעה לאחר ניקוי חול, לאחר ניקוי בלחץ אויר של השלדה מגרגרי החול כדי להבטיח שהיא ומוכנה לצביעה. לאחר יממה של יבוש, נצבעה השלדה בצבע עליון שחור ולאחר יממה נוספת נצבעה שוב בשכבה צבע נוספת, הכל בקרית הפלדה. כעת כשתהליך זה הסתיים, ניתן להרכיב את המכלולים שכבר מוכנים וממתינים ולהמשיך בהרכבה.

לא מצאתי עבורו מקום אכסון ולכן נמצא פתרון מקורי. ישרתי לשרטט מתקן שיהיה נייד על גלגלים, אשר יאפשר להניח עליו את גוף הרכב לתקופה הדרושה. לאחר זמן הושלמה הכנת המתקן, שגם הוא נצבע כיאות, שישמש בסיס הולם לגוף הרובר. בל נשכח איזה רכב הוא מחזיק... התכנון הוא שהמתקן יורכב עם ברגים וכשהגוף יוחזר לשלדת הרכב המתקן יפורק והוא ישמש למטרות אחרות. בעבודת צוות של חיים ושלי הורכב המתקן.

בעזרת חברים ומלגזה הועלה גוף הרכב למתקן לגובה 130 ס"מ לערך. כאן ינוח גוף הרובר עד שהשלדה תהיה מוכנה עם מכלולים מורכבים ותוכל לקלוט את הגוף לשנים ארוכות.

בינתיים, נלקחה שלדת הרכב כמתוכנן לקרית הפלדה שליד עכו לניקוי חול. באותה הזדמנות נשלחו גם הג'נטים של הרכב לניקוי. התהליך היה יסודי, כשאני כמובן נמצא במקום, מביט, משקיף,

מצלם ומפקח שהכל ינוקה בכל הפינות האפלות. השלדה היתה במצב מצוין מלבד נקודה מסוימת הדורשת תיקון. התוצאה היא

שלבים אלו יתוארו בפרק הבא.



שלוש קשישות אנגליות ירדו להשתזף באילת

(ראו עמוד 15)

